ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

RELATORIO

DO

PRIMEIRO SEMESTRE DO ANNO DE 1866

APRESENTADO

AO ILLM. e EXM. SR.

Conselheiro Manoel Pinto de Sousa Dantas

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

PELO

DR. BENTO JOSÉ RIBEIRO SOBRAGY

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA.

RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA DO CORREIO MERCANTIL

55 RUA DA QUITANDA 55

1866

RELATORIO

DO

DIRECTOR DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II., em 30 de Setembro de 1866.

Illm. e Exm. Sr.

Em obediencia á disposição do art. 40 de minhas instrucções, tenho a honra de apresentar a V. Ex. o Relatorio do 1º semestre do corrente anno.

CONSTRUCÇÃO.

Ponte provisoria do Paraiso.

Concluiu-se na ultima parte do mez de Março a ponte provisoria do Paraiso, cujas obras soffrerão demora em consequencia dos damnos causados pela enchente do Rio Parahyba. Tem continuado a dar passagem aos trens de materiaes.

Ponte permanente.

Adiantou-se o trabalho da superstructura metallica d'esta ponte, o qual teve começo no 1.º d'Abril.

Está presentemente concluida a casa das machinas na Barra do Pirahy (1.º de Setembro), e foi entregue ao inspector do trafego d'esta estrada para mandar proceder ás obras que faltão. Terei a honra de levar ao conhecimento de V. Ex. o que se fizer para que aquelle edificio se preste do melhor modo aos fins a que é destinado.

Estão concluidos os trabalhos de assentamento do girador grande para machinas e *tenders* juntos.

Assentamento de trilhos.

Na data em que o 1.º engenheiro me apresentou o seu relatorio (13 d'Agosto), estavão os trilhos assentados até perto do começo da divisão 28.

Achei que não seria fóra de proposito empregar um material, que aqui estava depositado, e sobre cujos resultados podemos tambem ter experiencia nossa. Refiro-me a uma porção de dormentes de ferro fundido e mais pertences para uma milha de via permanente, importada em Outubro do anno proximo findo. O uso que vou fazer d'elles, a titulo de ensaio, dirá se ha economia em emprega-las de preferencia aos de madeira. *A priori* não penso que haja vantagem; são muito mais caros, e é pouco provavel que a conservação de uma linha tal seja aqui menos dispendiosa do que a geralmente empregada.

Estação do Commercio.

Por differentes motivos tem sido demorada esta obra. Espero que por todo o mez de Outubro estará terminada; pelo mesmo tempo ficará concluida a ponte permanente do Paraiso.

Obras do leito da estrada.

Acceitárão-se as divisões 18 a 49 inclusive; faltão sómente as de n. 50 a 56, nas quaes pouco resta a fazer.

Estação de Ubá.

Está contratada a construcção da estação de Ubá, e o empreiteiro deu começo aos trabalhos.

Ponte provisoria da Boa-Vista.

Estavão bastante adiantadas as obras; estavão concluido os sete lanços de 50 pés, e apromptado a madeira para o de 105 pés.

Além d'estas fizerão-se algumas outras obras de menor importancia.

A construcção não tem progredido á medida de meus desejos. Para isso concorrerão causas differentes, que não estavão em meu poder dominar. Foi a falta de dormentes uma das principaes; e devo aqui dizer a V. Ex. que as clausulas a principio exigidas nos contratos que se devião celebrar para o fornecimento d'esse material, e que parecião desagradar tanto aos fornecedores, não forão sem duvida a maior difficuldade que encontrei; porquanto autorisado a contratar verbalmente com quem se apresentasse, tendo prescindido de tudo quanto pudesse parecer embaraço, nem assim pude alcançar um fornecimento regular que proporcionasse o andamento desejavel das obras. E accrescentarei que as difficuldades havidas a esse respeito não forão especiaes á nova administração. Encontra-las-hia em seu caminho qualquer que occupasse o logar de director. O fornecimento de dormentes é um

commercio como outro, com suas transacções independentes da pessoa a quem se vende. Não me parece que as affeições ou relações de qualquer natureza sejão motivos que prevaleção para se dar preferencia a um ou outro comprador.

Depois de não se fazer mais do que pedir dormentes a quem os quizesse fornecer, simplificado assim todo o processo que afastava os concorrentes, segundo se disse, tratei de haver esse material pelos meios directos ao alcance da administração, convidando a outros por intermedio de funccionarios d'esta estrada, a quem pedia que por seu lado se esforçassem por descobrir, mesmo d'esses que podião dar pequenas porções, e que não se apresentavão, talvez por não acompanharem os annuncios feitos nos jornaes por esta directoria.

Para que V. Ex. veja que os embaraços no fornecimento não provierão senão de circumstancias que não era possivel prevêr, nem dominar quando se apresentassem, direi que uma pessoa respeitavel que se havia compromettido a fornecer 10,000 dormentes até o mez de Junho do corrente anno, pelo contrato que celebrára com o meu antecessor, e que foi depois rescindido por considerações que não vem a proposito referir, havendo contratado comigo alguns milheiros, logo depois da minha entrada para esta administração, não pôde por motivos ponderosos dar um só dormente dentro do prazo em que se tinha antes obrigado a fornecer 10,000.

Da falta d'este material devia naturalmente resentir-se a marcha do assentamento dos trilhos; operação esta de que estava dependente a construcção de outras obras, e applicação de multas, que, segundo contratos feitos, não se tornarião effectivas se os trilhos não tivessem chegado a pontos predeterminados. Actualmente (Setembro), tem melhorado muito este estado de cousas; já apparecem dormentes, e a construcção vai progredindo com notavel actividade; não parece que tenhamos de encontrar iguaes embaraços para o futuro.

ESTRADA EM TRAFEGO.

Receita e despeza.

Renda bruta no semestre.....	818:997$523	
Despeza.....	429:771$824	
Saldo a favor da renda.....		389:225$669
Renda bruta no 1.º semestre de 1865, deduzida a taxa addicional.....	799:730$433	
Despeza.....	553:639$509	
	246:090$924	
Deduzindo o frete dos trilhos para a 3.ª secção, carregado na renda.....	18:347$616	227:743$308
Differença para mais na renda liquida de 1866.....		161:482$391

DEMONSTRAÇÃO DA RENDA.

Passageiros	244:735$192
Fretes	571:765$851
Telegrapho	1:881$970
Armazenagem	381$940
Multas	232$570
SOMMA	818:997$523

DEMONSTRAÇÃO DA DESPEZA.

	Pessoal.	*Material.*	*Totalidade.*
Trafego e estações	130:135$053	18:389$118	148:524$171
Reparos e conservação	116:515$948	20:653$828	137:169$776
Administração do trafego	17:619$310	8:118$438	25:737$748
Officinas	25:195$345	34:564$059	59:759$404
Combustivel	.....	58:580$725	58:580$725
	289:465$656	140:306$168	429:771$824

Os dous quadros seguintes resumem o que ha de interessante a respeito do movimento e receita de passageiros e mercadorias:

	1.ª *classe.*	2.ª *classe.*	3.ª *classe.*	*Total.*
Numero de viajantes	27,027	25,359	148,066	200,452
Producto por classe	68:211$268	60:022$428	116:501$496	244:735$192
Idem por viajante	2$525	2$366	786	1$220
Numero de viajantes em % do total	13,48	12,65	73,87	100
Producto dos ditos idem	27,87	24,52	47,61	100

Direcção do movimento.		Arrobas.	Palmos cubicos.	Palmos correntes.	Renda.
Mercadorias.	Importação	856,917@-4	111,667 1/2	120,316	201:579$865
	Exportação	1.191,669-13	176,095 1/2	52,515	341:896$880
	Bagagens	42,792-12	.....	.....	21:468$578
	Animaes	2,394	.....	.....	6:481$228
	Carros	23	.....	.....	339$300

Officinas

As despezas feitas nas officinas com os diversos serviços no semestre findo importárão em 73:333$646, que provém das seguintes parcellas:

	Pessoal.	*Material.*	*Totalidade.*
Trem rodante	25:195$345	34:564$059	59:759$404
Conservação da linha	1:721$717	1:808$479	3:530$196
Estações e telegrapho	327$894	462$539	790$433
Construcções	4:067$637	3:610$776	7:678$413
Sobresalentes	1:575$200	.....	1:575$200
	32:887$793	40:445$853	73:333$646

Linha.

1.ª divisão.

Todos os trabalhos, tanto os da conservação ordinaria como os extraordinarios, forão executados satisfactoriamente, conseguindo-se não pequena diminuição de despeza em relação ao semestre anterior.

A conservação ordinaria da 1.ª divisão, que vai da côrte á estação de Macacos, nos primeiros mezes foi feita pelo seguinte pessoal:

16	turmas	com	112 trabalhadores
1	„	„	11 „
3	„	especiaes para cravação de trilhos Barlow	15 „
1	„	com	10 „
1	„	de lastro	24 „
			172

As turmas de conservação ordinaria, além do serviço da via propriamente dita, tinhão tambem a seu cargo o da plantação, reparação e conservação das cercas. Esta distribuição do serviço não produzia resultado favoravel. A necessidade de dividir o pessoal de cada turma em duas partes, uma para as cercas e outra para o nivelamento dos trilhos, limpeza de vallas etc., trazia o inconveniente de não poder o feitor vigiar a todos os trabalhadores de sua turma, pois que rarissimas vezes acontece haver necessidade dos dous serviços no mesmo ponto da linha.

Diminuir o pessoal de cada turma; reduzir o serviço d'ellas ao nivelamento dos trilhos e limpeza das vallas; crear turmas especiaes para a conservação, reparação e plan-

tação das cercas, pareceu o meio mais vantajoso de obter bons resultados, tanto em um como em outro serviço. N'este sentido está hoje organisado o pessoal, havendo:

16	turmas		com 1	feitor	e 3	trabalhadores	64	trabalhadores.
2	,,	de cercas	,, 1	,,	e 5	,,	12	,,
1	,,	de conservação	,, 1	,,	e 10	,,	11	,,
3	,,	especiaes					15	,,
1	,,	,, extraordinaria					10	,,
1	,,	de lastro					20	,,
							—	
							132	

Ou 40 trabalhadores menos do que anteriormente.

A urgencia havida de trilhos Barlow para a construcção das pontes da 3.ª secção, deu motivo a augmento de pessoal na turma especial extraordinaria occupada na substituição de trilhos, por não poder fazer-se o fornecimento senão com trilhos arrancados de proposito, visto não termos em disponibilidade o numero pedido. Procurei satisfazer este pedido do modo menos oneroso para a parte em trafego, escolhendo o aterro de S. Pedro, onde os trilhos Barlow estavão assentados sobre dormentes de madeira, resultando d'ahi uma economia de pouco menos de 3:000$000, quantia que se teria de despender com dormentes se esse serviço fosse feito em outro ponto da linha.

Além d'esse pessoal ha ainda uma turma de 20 homens empregados no assentamento da superstructura da ponte de S. Pedro.

As reparações mais ou menos importantes que exigem as estações e suas dependencias obrigão a ter-se certo numero variavel de carpinteiros e pedreiros, conforme as necessidades. No fim do semestre havia dous carpinteiros e quatro pedreiros.

Córtes e aterros.

Os córtes estão em bom estado. Continuou-se com o serviço do levantamento do aterro entre Belem e a Ponte de S. Pedro, tendo-se empregado 2.372,5 metros cubicos de barro, sendo 725 depositados nas proximidades da ponte.

Empregárão-se mais 497,5 metros cubicos nos aterros de S. Diogo, Caramujos e Sant'Anna.

Lastro.

Em geral a linha está soffrivelmente lastrada; a parte entre Queimados e Belem, que estava em máo estado, foi consideravelmente melhorada, havendo-se ahi empregado mais de 600 metros cubicos de lastro de areia.

Trilhos.

Arrancarão-se por diversos motivos:

	626	trilhos Barlow.
	100	,, Vignolles.
	68	,, Brunel.
	—	
Total.....	794	

que forão substituidos por 524 trilhos Barlow e 303 Vignolles, em uma extensão total de 5,080 metros.

N'este numero estão incluidos os trilhos provenientes da mudança de systema na curva da Providencia e nos desvios da estação de Belem.

Dormentes.

Substituirão-se 259 dormentes. Além d'estes assentárão-se mais 388 nos seguintes pontos: estação de Belem, 131; aterro de S. Pedro, 75; transformação da curva da Providencia, 156; estação da côrte, 26; ao todo empregárão-se 647 no semestre findo.

Pontes.

A ponte de S. Pedro, cujas alvenarias forão contratadas por empreitada, adiantou-se soffrivelmente. Construiu-se a alvenaria do encontro do lado de Belem, assim como as fundações de pedras seccas e beton, e as alvenarias do encontro do lado de Queimados; faltando apenas em ambos pouca cousa a fazer para sua conclusão.

Achando-se os encontros em estado de permittirem a collocação da superstructura de ferro, começou-se em principio de Maio este serviço, e em 30 de Junho estavão assentadas as duas traves lateraes no vão do lado de Belem.

A ponte provisoria de madeira continúa a offerecer a necessaria segurança, e é frequentes vezes examinada.

Todas as outras pontes, pontilhões e boeiros achão-se em estado conveniente, e são regularmente visitados.

Pintárão-se as pontes n.os 20, 21 e 21 A.

Cercas.

O estado em que se achão as cercas não é satisfactorio, e ainda resta muito a fazer para alcançar-se o desideratum.

Durante o semestre o serviço feito nas cercas foi o seguinte:

	Roçadas.	*Dobradas.*
Cercas vivas.....	620 metros.	11,560 metros.

As cercas mortas forão reparadas em uma extensão de 2,081 metros.

Estações.

Fizerão-se concertos importantes nas estações do Engenho Novo, Sapopemba e Maxambomba; esta ultima foi completamente reparada, tendo sido toda caiada e pintada de novo.

As mesmas reparações forão começadas na de Queimados, que deve ser tambem caiada e pintada.

A' excepção da estação de Belem, as outras do interior precisão ser reparadas e pintadas de novo.

Na estação da côrte concluiu-se o assentamento da balança de pesar locomotivas e wagons.

Em Belem estabeleceu-se um desvio novo, e mudou-se a direcção do encanamento que conduz agua para o reservatorio.

2.ª divisão.

Todos os trabalhos de conservação ordinaria e os de grandes reparações e renovações forão feitos de modo que nada deixárão a desejar.

A facil conservação que exige o systema de trilhos empregados n'esta parte da linha, a extensão a cargo de cada turma de conservação e outras considerações, lembrárão-me a conveniencia de diminuir o pessoal d'essas turmas; o que se poderá ver pelo seguinte mappa:

Pessoal empregado na 2.ª divisão (conservação ordinaria).

Subdivisões.	2.º semestre de 1865.			1.º semestre de 1866.		
	Turmas.	Trabalhadores de cada turma.	TOTAL.	Turmas.	Trabalhadores de cada turma.	TOTAL.
4ª Subdivisão.....	6	7	42	6	4	24
5ª ,, ...	2	12	24 (1)	2	7	14 (2)
,, ,, ...	5	7	35	4	5	20
6ª ,, ...	6	7	42	2	5	10
,, ,, ...	1	10	10 (3)	4	7	28
				1	10	10 (3)
	20	Total....	153	19	Total...	106

(1) Linha provisoria.
(2) Tunel grande.
(3) Vassouras ao Desengano, parte aberta ao trafego em fins do 2.º semestre de 1866.

Recapitulação:

Pessoal no 2.º semestre de 1865	153
Idem no 1.º dito de 1866	106
Differença para menos n'este semestre....	47

Córtes.

As pesadas chuvas do mez d'Abril, nos dias 9 e seguintes, occasionárão desmoronamentos em alguns córtes da 2.ª secção, sendo o mais importante de todos os que até hoje se têm dado n'esta parte da linha, o da divisão 11.ª, que obrigou a fazer-se baldeação de passageiros por 16 dias e interromper-se o transporte de mercadorias entre as estações áquem e além d'esse ponto.

A massa de terras cahidas adquiriu no fim de 4 ou 5 dias proporções taes que desfez a esperança, a principio concebida, de desobstruir-se o córte em poucos dias.

Afim de evitar incommodos inherentes á baldeação e prejuizos de uma interrupção prolongada, recorreu-se ao expediente de um desvio provisorio, contornando a montanha, o qual foi concluido em 5 dias. Para o estabelecimento d'esse desvio excavárão-se em córte 1,200 metros cubicos de terra.

Além d'este, houve outros pequenos desmoronamentos na 5ª, 7ª e 23ª divisões, que forão promptamente removidos.

A importancia d'estes desmoronamentos póde ser avaliada pelos volumes e natureza dos materiaes removidos, que são:

	Terras	*Pedras*
5ª divisão	o	uma de 25 metros cubicos.
7ª ,,	o	uma de 15 ditos, ditos.
11ª ,,	37,833 metros cubicos	
23ª ,,	94 ditos, ditos	
8ª e 14ª ,, (3ª secção)	405 ,, ,,	

Na remoção de terras do desmoronamento da 11ª divisão despendeu-se até o fim do semestre:

Com o pessoal	10:508$720
,, material	43$249
Com a construcção do desvio:	
Pessoal	2:243$565
Material	$

N'este desvio empregárão-se os trilhos e dormentes tirados da linha provisoria sobre o tunel grande.

Aterros.

Continuou a consolidação dos aterros nas divisões 7ª, 10ª, 12ª e 13ª, tendo-se empregado os seguintes materiaes:

	Terras	*Pedras*
7.ª divisão	653,4 metros cubicos	24,3 metros cubicos
10.ª ,,	70,2 ,, ,,	21,6 ,, ,,
12.ª ,,	145,8 ,, ,,	0,0 ,, ,,
13.ª ,,	1857,6 ,, ,,	213,3 ,, ,,
Total	2727,0 ,, ,,	259,2 ,, ,,

Lastro.

O serviço do lastro tornou-se mais activo na parte d'esta divisão comprehendida na 3ª secção, onde os dormentes estão assentados sobre o terreno natural, com excepção de um ou outro ponto que não podia dispensar o lastro de pedra.

O mau estado da linha n'esta parte deu motivo a este serviço, não se podendo por isso reduzir o pessoal empregado na conservação, na mesma escala adoptada para a 1ª divisão e outras secções da 2ª.

Empregou-se de lastro de pedra quebrada: entre a Bifurcação e o Rodeio, 118 metros cubicos; entre Rodeio e a Barra, 100 metros cubicos; entre a Barra e o Desengano, 261 metros cubicos; n'esta ultima parte houve mais 1.766 metros de lastro de saibro.

Trilhos.

Forão substituidos durante o semestre 44 trilhos em uma extensão de 301 metros.

No desvio da 11.ª divisão empregárão-se 70 trilhos da provisoria.

Dormentes.

Substituirão-se 853 dormentes, sendo: entre a Bifurcação e o Rodeio, 625; entre o Rodeio e a Barra, 216; e 12 entre a Barra e o Desengano. Dos dormentes empregados 310 são da provisoria.

Além d'estes forão utilisados mais 368 da provisoria, no desvio da 11.ª divisão; e 22 novos no girador da Barra.

Cercas.

N'esta divisão as cercas são na maior parte construidas e conservadas pelos proprietarios dos terrenos atravessados pela estrada.

Passou-se certificado para pagamento de 2,321 braças de cercas feitas, na importancia de 4:642$200.

Pontes e bueiros.

O enrocamento de um dos encontros da ponte sobre o Rio Piraly, na Barra, foi novamente feito, tendo-se collocado para esse fim 81 metros cubicos de pedras; este trabalho não está concluido.

Todas as pontes de pedra estão em bom estado; fizerão-se algumas reparações nas de trilhos Barlow e madeira, na 3ª secção.

Os boeiros tambem achão-se em bom estado, e em alguns dos da 3.ª secção, abertos no semestre passado, collocou-se superstructura de madeira.

Estações e dependencias.

Fizerão-se pequenas reparações nas estações da 2.ª secção,—Rodeio, Mendes, Sant'Anna e Barra, precisando todas ainda de completa pintura.

No hotel que se está construindo na estação da Barra pouco se fez. Esta obra, pelo contracto, deveria estar concluida em 30 de Maio do corrente anno. A multa de 200$000 imposta ao empreiteiro em cada mez além d'esse prazo, tem de ser deduzida da ultima prestação quando se terminar a obra. Apezar de constantes advertencias, não foi possivel conseguir do empreiteiro mais actividade.

Montou-se o girador na estação da Barra; a má construcção, porém, do alicerce em que assentava o peão, deu logar a que funccionasse por muito pouco tempo; pois que abatendo o alicerce, quebrou-se a pedra de cantaria sobre a qual girava o peão. Desmanchou-se todo o alicerce para ser novamente feito.

Tuneis.

Forão repetidas vezes visitados, removendo-se as pedras ou lascas que apresentavão indicios de pouca segurança.

Tendo-se notado um pequeno movimento nas alvenarias do pé direito do tunel grande, a 330 metros da boca do lado do Rodeio, redobrou-se a vigilancia n'esse ponto; continúa-se a prestar-lhe toda a attenção.

Nos outros tuneis não houve accidente algum.

Linha provisoria sobre o tunel grande.

Não sendo mais necessaria, e podendo-se ainda aproveitar para outros pontos, os trilhos e dormentes n'ella empregados, arrancárão-se e achão-se depositados junto á linha principal, 5,502 dormentes e 1,321 trilhos e accessorios, em estado regular.

O transporte foi feito em *trollys* puchados por animaes, tendo-se despendido a quantia de 1:804$950, incluindo-se 93$750 de alugueis de animaes, importancia esta que ainda não foi paga.

Em conclusão resta-me assegurar que tanto n'esta como na 1.ª divisão, a via permanente (lastro, trilhos e accessorios) acha-se em estado de conservação muito satisfactorio.

E foi esta igualmente a opinião de uma notabilidade da engenharia ingleza que ha pouco visitou a nossa estrada.

E' com verdadeiro prazer que de passagem apresento aqui o juizo do Sr. Brunlees, autoridade insuspeita na materia, e que foi manifestado com toda a espontaneidade; não lh'o solicitei.

Officinas.

Montou-se uma serra vertical movida a vapor pela machina fixa. A falta d'esta machina-ferramenta tornava-se cada dia mais sensivel em nossas officinas, onde se fazem hoje todos os trabalhos de carpintaria de que necessita o material de tracção e transporte.

O modico preço d'esta machina, e as vantagens que d'ella resultarião, erão considerações bastantes para aconselhar a sua acquisição.

A serra horisontal que temos, não prestando-se a todos os serviços por causa de suas dimensões e disposição, recorria-se não poucas vezes ao trabalho braçal.

Com a acquisição de outras machinas-ferramentas, tornar-se-ha menos dispendiosa a mão d'obra de certos objectos que actualmente se empregão em grande quantidade na conservação do material de tracção e transporte.

A machina fixa conserva-se em estado regular, e o mesmo se dá com as machinas-ferramentas.

Construio-se um fosso junto ao giradar para as visitas e limpeza das locomotivas.

Começou-se a aterrar o lugar em que se terá de assentar a via para o novo girador.

Existindo, ha muitos annos, nas officinas peças de ferro para dous reservatorios d'agua, serão elles montados para substituirem os de madeira existentes, e cujo mau estado exige constantes reparações.

Os livros das officinas relativos ás locomotivas e wagons e aos materiaes entrados e sahidos do armazem, estão regularmente escripturados.

Fizerão-se para o serviço da linha, entre outros objectos 8,682 rebites, 139 picaretas, 6 peças, para bimbarras, 6 marretas, 2 catracas, 24 chaves de parafuso, 84 corta-frios, 72 talhadeiras, 1 chave para o giradar de Belem, 24 alargadores, 24 brocas, 4 alavancas de agulhas, 15 machados, 20 chaves para porcas, 111 parafusos e porcas, 52 arruellas, etc.; além d'estes objectos forão reparadas todas as ferramentas do serviço da linha, a locomovel, as caixas d'agua de Belem, Macacos, Rodeio e Maxambomba, e a da 2ª divisão na 8ª secção, os cantos da estação de Sapopemba e côrte, etc.

Fizerão-se 150 peças de madeira para a parte superior dos postes telegraphicos. Occupou-se tambem o pessoal das officinas com a fabricação de diversos objectos para o abastecimento do armazem.

Locomotivas.

GRANDES REPARAÇÕES.

Locomotiva n.º 1031.

Todas as peças de movimento d'esta machina, forão aplainadas e ajustadas. Mudárão-se diversas travessas que ligão a parede lateral da fornalha á da caldeira, e experimentou-se esta com uma pressão de 16 atmospheras, resultando d'ahi o arrebentamento de alguns tubos; mudárão-se 46 tubos, e collocou-se um jogo de rodas. Pintou-se e está em serviço hoje.

N.º 1,033.

Fizerão-se reparações no *tender* d'esta machina, consistindo as mais importantes na mudança de quasi todas as chapas lateraes e do fundo, ralo novo e seis molduras nas rodas.

N.º 1,041.

Forão aplainadas e ajustadas todas as peças do movimento; collocárão-se collares novos nos excentricos, e substituirão-se todos os eixos e rodas.

N.º 1,040.

Forão aplainadas e ajustadas todas as peças do movimento.

N.ºs 19 e 20.

Estas machinas destinadas ao serviço da linha provisoria não podião ser aproveitadas com vantagem nas outras partes da linha sem que fossem modificadas, afim de se adaptarem aos *tenders* ordinarios.

Para aproveitar o serviço, que ellas poderião prestar com mais vantagem que as de mercadorias, entre Belem e a Barra, fizerão-se essas modificações, lançando-se mão dos *tenders* da machina n.º 14 (que está fóra de serviço por causa das reparações de que precisava) e da de n.º 15.

Além d'estas modificações collocou-se na de n.º 19 um escapamento variavel.

N.ºs 17 e 18.

Em consequencia de descarrilhamentos, tiverão estas duas machinas duas peças importantes quebradas; forão reparadas nas officinas.

N.º 15.

Reparou-se um cylindro fendido.

Entrárão em grande reparação as machinas n.ºs 1,095 e 14; n'esta ultima pouco se tem podido fazer em consequencia da difficuldade em encontrar-se operarios peritos.

Alem d'estas fizerão-se outras reparações menos importantes e todas as que forão necessarias á conservação ordinaria, as quaes exigirão, entre outras peças, a mudança de 58 mancaes, 29 molduras, 95 tubos e 4 jogos de rodas.

O numero de locomotivas é o seguinte:

Inglezas:		
De viajantes	4	(1 em grande reparação)
Mixtas	5	(1 „ „)
Mercadorias	4	
Americanas:		
De viajantes	3	(1 „)
Mercadorias	6	
	22	

Wagons.

Entre os trabalhos mais importantes feitos no material rodante notão-se as grandes reparações por que passárão o carro de 1ª classe n. 3, o de 3ª n. 58, o de freio e bagagens n. 6 e os de cargas ns. 55 e 107; e a transformação feita no carro de 2ª classe n. 20 em mixto das 3 classes, com divisão para bagagens, afim de ser empregado no ramal de Macacos. Esta transformação tornava-se indispensavel, attendendo-se ao diminuto trafego do ramal, que póde ser satisfeito com esse carro, dispensando assim os quatro que até hoje compunhão os trens n'essa parte da estrada.

Montou-se a superstructura de madeira em 10 caixilhos novos para carros de mercadorias; nos 5 restantes pouco falta para concluir-se este trabalho.

Fizerão-se reparações menos importantes em 3 carros de 1ª classe, 3 de 3ª e 41 de mercadorias; tendo sido tambem reparados os freios de 11 carros diversos.

Substituirão-se em diversos: 70 molduras, 271 mancaes, 11 braçadeiras de molas, 41 molas, 8 ferros de centro, 18 dobradiças, 12 tampas de caixa de graixa, 156 chavetas, 82 corrediças, 9 para-choques, 31 gatos de ferro, 2 estribos, 20 corrimãos, 17 caixas de graixa, 15 lanternas e mais outras pequenas peças que se inutilão na visita ordinaria dos wagons.

O material de transporte existente é o seguinte:

Carro imperial	1
Carros de 1.ª classe (inglezes)	10
„ „ (americanos)	2
„ 2.ª „ (inglezes)	14
„ 2.ª „ (americanos)	2
„ 3.ª „ (inglezes)	16
„ mixtos (de 2.ª classe e correio)	2
„ „ das tres classes (um americano)	2
„ de mercadorias (fechados)	156
„ „ (abertos)	13
„ de animaes	12
„ de bagagens	10
„ de madeiras	22
„ de polvora	1
„ de lastro	38
Total	301

dos quaes quatro de mercadorias estão em grande reparação.

Mappa dos operarios despedidos no 1º semestre de 1866.

NUMERO.	OFFICIOS.	VENCIMENTO DIARIO.
1	Machinista de 1.ª classe	7$000
1	Fogista	2$500
7	Carpinteiros	20$000
6	Malhadores	12$200
3	Caldeireiros	11$500
2	Ferreiros	6$000
6	Ajustadores	15$000
2	Torneiros	5$300
1	Aprendiz	$200
1	Ajudante de pintor	2$000
2	Concertadores de carros	3$200
3	Limpadores de machinas	4$800
4	Trabalhadores	6$600
1	Vigia	1$200
40		97$500

Telegrapho.

O serviço telegraphico continuou a ser feito com 21 apparelhos, distribuidos pelas mesmas estações e pontos constantes do meu relatorio do 2.º semestre do anno de 1865.

A despeza feita com todos os apparelhos e pilhas foi de 122$176, n'este semestre; o que dá 5$818 para o custeio de cada apparelho.

No 2.º semestre de 1865 a media foi de 6$251.

A despeza total feita com a conservação da linha e apparelhos foi de 888$920; o que dá para a conservação de um kilometro de linha dupla telegraphica, incluindo apparelhos e pilhas, 7$111. No outro semestre esta media foi de 10$575.

Houve 17 interrupções nas transmissões do telegrapho durante o semestre, abrangendo no total um espaço de tempo de 63 h. e 37 m., ou 2,2 %, do tempo em que funccionou.

Estas interrupções forão devidas: a arames torcidos ou cahidos, 7; a postes cahidos, 6; e 4 a desarranjos nos apparelhos.

Transmittirão-se durante o semestre:

Recados em serviço da estrada	48,002
„ particulares	594

A receita d'estes ultimos foi de 1:881$970.

Substituirão-se 79 cruzetas de madeira e 36 isoladores.

1.° semestre de 1866.

Communicações particulares expedidas das estações, e suas receitas.

Estações.	N.° de recados expedidos.	N.° de palavras.	Renda.	Observações.
Côrte.	231	5,930	761$710	
Engenho Novo.	4	96	10$500	
Cascadura.	17	488	50$800	
Sapopemba.	4	80	7$500	
Maxambomba.	26	645	75$000	
Queimados.	11	231	28$000	
Belém.	27	604	73$000	
Macacos.	24	535	63$500	
Rodeio.	32	787	85$000	
Mendes	14	330	33$500	
Sant'Anna.	35	794	114$200	
Barra.	114	2,797	343$100	
Ypiranga	3	63	4$000	
Vassouras	20	512	99$960	
Desengano.	32	815	132$200	
	594	14,707	1:881$970	

A tarifa em vigor para as transmissões é em extremo elevada.

Reduzi-la é augmentar-lhe o raio de acção, é leva-la a circulos mais extensos da sociedade, é faze-la abranger grupos que a principio, com a tarifa elevada estavão fóra do alcance de um melhoramento que só existia realmente para os mais favorecidos da fortuna.

Com o tempo experimentaremos por nosso lado os effeitos d'essas medidas que por toda a parte são origem de tão beneficos resultados.

Não ha razão para que se não dê aqui o phenomeno economico, constante, que se nota sempre que se colloca um melhoramento d'este genero no pé de satisfazer a maior numero de necessidades. A nossa linha tambem terá apezar da especialidade de circumstancias, que admitto, accrescimo de receita produzida pela diminuição do preço das transmissões. Mas não podemos ir por emquanto muito longe, por ser outra a missão principal de nossos fios telegraphicos.

Esta reducção da taxa deve ser gradual: e feita com toda a circumspecção, para que não fiquemos impossibilitados de passar todos os recados que nos vierem, e que serão tanto mais numerosos quanto mais consideravel fôr a reducção feita.

Para evitar, pois, a affluencia que naturalmente haveria, em consequencia de preços muito baixos, não convem fazer desde logo grandes reducções, mas diminuir alguma cousa emquanto só dispozermos dos fios actuaes, que taes quaes se achão podem entretanto dar vasão, sem prejuizo do serviço na maior parte dos casos, a numero de recados superior ao accusado pela estatistica.

A diminuição deve, pois, ser tal que não saiamos d'esta margem que nos deixa o serviço da estrada.

Não me illudo quanto á renda provavel que se deve esperar da tarifa reduzida: acredito que não será na primeira phase de abaixamento que teremos nem mesmo augmento

sensivel no numero de transmissões; sou levado até a crer que quasi todos os que tiverem de utilisar-se do telegrapho n'essa nova phase serão os mesmos que d'elle servem-se actualmente com a tarifa vigente, que a renda decrescerá por consequencia nos primeiros tempos: mas é entretanto assim, penso, que se deve proceder n'estas questões.

A reducção n'este sentido por pequena que seja, será um beneficio não insignificante prestado ao commercio e ao publico em geral que se utilisa do telegrapho electrico.

A administração ainda no caso mais desfavoravel soffrerá muito pouco, por ser diminuto o seu prejuizo em comparação das vantagens d'ahi resultantes para o desenvolvimento e promptidão das relações commerciaes, etc., que o paiz tem todo o interesse em promover.

Este ensaio de reducção que não offerece inconveniente, feito sob estas condições, será o primeiro passo dado para a creação de fios supplementares especialmente destinados á correspondencia particular.

Determinado que se inaugure um serviço d'esta natureza ao longo da estrada de ferro, póde elle ser levado a effeito sem grandes despezas, aproveitando-se os postes actuaes para os novos fios, e estabelecendo-se apparelhos n'aquelles pontos, cujo maior numero de necessidades fôr indicado pela experiencia adquirida.

Tendo tocado na questão de tarifa relativa á correspondencia telegraphica, devo dizer a V. Ex. que me occupo presentemente com a revisão geral das tarifas d'esta estrada.

Em tempo opportuno apresentarei o resultado d'esse estudo, todo no sentido de reducção.

Estações.

O serviço das estações é feito regularmente, e a escripturação dos diversos registros a cargo de cada uma está em dia.

Classificárão-se em relação á receita pela ordem que segue:

Côrte, Barra, Desengano, Vassouras, Sant'Anna, Rodeio, Maxambomba, Cascadura, Belém, Mendes, Queimados, Macacos, Engenho-Novo, Sapopemba e Ypiranga.

A classificação das paradas foi:

S. Christovão, S. Francisco Xavier, Divisão 13 (1) e Bifurcação.

Contadoria.

Datando de épocas anteriores o atraso em que se acha a escripturação de alguns registros, seria necessario para te-los em dia pôr de parte outros trabalhos a cargo d'esta secção e que por sua importancia não podem ser demorados, por isso que, por assim dizer, devem ser feitos diariamente.

Assim preferi não interromper o trabalho de verificação das peças de movimento e receitas das estações; comtudo adiantou-se a escripturação dos registros que estava mais atrazada, e que era de mais necessidade ter em dia.

O estado da escripturação dos registros é o seguinte:

Movimento geral do trafego. — Entrada e sahida de cartões de viajantes. — Caixa. — Receitas das estações. — Importação e exportação. — Transportes por conta do governo. — Producto

(1) Esta parada foi concedida ao Dr. Gunning, em 2 de março do corrente anno Rendeu 283$200 que estão incluidos nas receitas das estações da Côrte e Rodeio.

de viajantes por estações; em dia, á excepção do ultimo que nada tem escripturado em relação ás estações do Ypiranga, Vassouras e Desengano.

Movimento de viajantes.— Está escripturado até dezembro proximo passado, menos para as estações do Ypiranga, Vassouras e Desengano: a' primeira está até junho do anno proximo findo, e das duas ultimas nada ha escripturado.

Bagagens, animaes e carros. — Estão escripturados até junho do anno proximo passado.

Movimento dos trens.

Percorrêrão a linha:

2,092	trens de viajantes.	
2	„ especiaes.	
355	„ de mercadorias.	
218	„ de lastro e materiaes.	

Trens de viajantes.

A tabella seguinte apresenta a divisão dos trens e o numero de passageiros de cada um por classes.

		1ª classe.	2ª classe.	3ª classe.	Total.
Trens dos suburbios.....	1,316	15,118	12,423	100,302	127,843
„ da Serra.....	414	11,352	12,241	44,997	68,590
„ do Ramal.....	362	557	695	2,767	4,019
	2,092	27,027	25,359	148,066	200,452

Nos passageiros dos trens da Serra estão incluidos 366 de 1ª e 368 de 2ª classe que comprárão bilhete de ida e volta.

A receita de passageiros por trens e classes foi a seguinte:

	1ª classe.	2ª classe.	3ª classe.	Total.
Trens dos suburbios.....	11:431$218	7:808$304	31:833$628	51:073$180
„ da Serra.....	56:280$340	51:715$452	83:676$428	191:672$220
„ do Ramal.....	499$680	498$672	991$440	1:989$792
	68:211$268	60:022$428	116:501$496	244:735$192

A direcção do movimento de passageiros foi a seguinte:

		1ª classe.	2ª classe.	3ª classe.	Total.
Para o interior:	trens dos suburbios.....	7,306	6,232	49,884	63,422
„ „	„ da Serra.....	5,484	6,183	24,334	36,001
„ a côrte	„ dos suburbios.....	7,812	6,191	50,418	64,421
„ „	„ da Serra.....	6,425	6,753	23,430	36,608
	Total...	27,027	25,359	148,066	200,452

O numero medio de trens por dia foi de 7,2 para os suburbios; 2,5 para a Serra; 2,0 para o Ramal; conduzindo os dos suburbios 97,1 passageiros por trem; 165,5 os da Serra e 11 os do Ramal; d'onde se conclue que o movimento diario foi de mais de 1,000, dos quaes 700 nos trens dos suburbios, 400 nos da Serra e 22 nos do Ramal.

A relação entre o numero de passageiros de cada classe e o total foi a seguinte:

Trens dos suburbios:

1ª classe	11,82 %	do total
2ª „	9,71 %	„
3ª „	78,47 %	„

ou

12	passageiros de 1ª classe		em cada trem
10	„ de 2ª „		
78	„ de 3ª „		
100	„		

Trens da Serra:

1ª classe	16,55 %	do total
2ª „	17,84 %	„
3ª „	65,61 %	„

ou

27	passageiros de 1ª classe		em cada trem
29	„ de 2ª „		
110	„ de 3ª „		
166	„		

Trens do Ramal:

1ª classe	13,86 %	do total
2ª „	17,30 %	„
3ª „	68,84 %	„

ou pouco mais ou menos

2	passageiros de 1ª classe
2	„ de 2ª „
7	„ de 3ª „
11	„ por trem.

As demoras dos trens forão as seguintes:

Trens dos suburbios:

1,316 trens, dos quaes 67, ou 5 %, com demoras.

Trens da Serra:

414 trens, dos quaes 72, ou 17 %, chegárão com demoras.

Trens do Ramal:

362 trens, dos quaes 10, ou 2,7 % com demoras.

Não considerando as causas de força maior, taes como demoras provenientes de baldeações em consequencia de desmoronamentos, desarranjos de machinas etc., temos:

Trens dos suburbios: demorados 35, ou 2,6 % do total; termo medio das demoras por trem, 18".

Trens da Serra: retardados. 33 ou 7,3 % do total; termo medio das demoras por trem, 52".

Trens do Ramal: com demoras 5, ou 1,35 % do total; termo medio das demoras por trem, 5".

Ramal de Macacos.

A receita do Ramal foi a seguinte:

Passageiros	1:989$792
Bagagens	190$260
Animaes	97$720
Carros	$
Mercadorias	2:604$529
Telegrapho	9$888
	4:802$189

Percurso das machinas.

As machinas percorrêrão:

nos trens de viajantes	88,689	kilom.
" " " mercadorias	43,188	"
" " " lastro da 1.ª Secção	5,327	"
" " " " " 2.ª "	12,653	"
" " " " " 3.ª "	4,143	"
	154,000	

Wagons rebocados:

nos trens de passageiros	16,409
" " " mercadorias	8,972
" " " lastro da 1.ª Secção	872
" " " " " 2.ª "	1,580
" " " " " 3.ª "	150

Distancias percorridas:

Wagons de passageiros	669,507	kilom.
" " mercadorias	713,181	"
" " lastro da 1ª Secção	58,694	"
" " " " 2ª "	122,268	"
" " " " 3ª "	22,350	"

Combustivel, etc. consumido.

Trens.	Coke.	Carvão.	Graixa.	Azeite.	Estopa.
	℔	℔	℔	med.as	℔
Passageiros.....	1.693.266	893.216	4.759	915 1/4	958
Mercadorias.....	1.094.734	1.082.134	5.230	831 3/4	634
Lastro da 1ª Secção.....	39.500	124.010	452	91 3/4	85
„ 2ª „	178.700	321.250	1.017	255	186
„ 3ª „	15.200	44.400	160	30	10

Accidentes.

Houve dous accidentes durante o semestre. O 1º no dia 25 de Janeiro: uma machina que seguia para Cascadura, matou um preto escravo que percorria a linha, tentando passar de um lado para o outro da estrada na occasião em que a machina estava muito perto d'elle, não podendo o machinista evitar o accidente.

O 2º no dia 22 de maio: o guarda-freio, Joaquim Ribeiro Mendes, do T. S. n.º 2, estando de pé sobre o tecto de um wagon, bateu com a cabeça em uma das vigas de uma ponte particular que atravessa a estrada de ferro entre Vassouras e Ypiranga, e cahindo entre os trilhos, passou-lhe por cima parte do trem, do que resultou ficar com as pernas e um braço quebrados.

Conduzido para a côrte n'esse trem, foi depois para o hospital de S. Francisco, onde falleceu.

Conclusão.

Se houve, como disse, alguma tibieza na construcção, devida a causas inteiramente fóra de nosso commando, o mesmo, porém, não se deu com a parte d'esta estrada entregue ao trafego.

Aqui consegui muito, e os resultados forão ainda além dos limites que lhes podessem traçar alguns conhecedores da marcha que tinha tido esta empreza.

Não se acreditava que a administração por conta do Estado tivesse forças para competir com a da extincta companhia; mas ahi estão os algarismos do presente relatorio, pelos quaes V. Ex. poderá com todo o conhecimento de causa julgar por si. Não ha, parece-me, argumento mais eloquente a favor da gestão assim entendida.

Como V. Ex. sabe, estes não são mais do que os resultados obtidos dos esforços que empreguei, em satisfação a um compromisso meu anterior, para tornar o menos onerosa possivel a empreza importante, sobre a qual têm suas vistas as emprezas analogas do imperio.

Administrando a estrada por sua conta o Estado deu-lhe novos traços, e feição differente; e ninguem contestará que tem ella presentemente uma physionomia menos carregada, posto que mais forte, do que a que outr'ora se lhe notava.

E n'este momento, convencido, direi, que se a sua situação financeira não é florescente, é comtudo muito mais promettedora do que o poderia ser se aqui continuasse a companhia.

Quanto ao algarismo do pessoal, verá V. Ex. que ao passo que algumas repartições publicas regorgitão de empregados, conta esta empreza, pertencente hoje ao Estado, nu-

mero muito inferior ao de que dispunha a antiga proprietaria. Deu-se exactamente o contrario do que se acreditava geralmente quando se tratou da transferencia.

Os que esperavão que n'esta passagem houvesse inundação de empregados, devêrão naturalmente ficar surpresos quando, em vez d'isso virão que havia sahida de pessoal superabundante. A admiração devia, pois, como foi, ser geral: outra era a regra das repartições publicas.

Tenho razão para crer, que continuando-se a resistir ao desejo, aliás natural, que geralmente ha de servir-se aos amigos, porque são amigos; ou a outros, porque devem ter um arranjo; esta empreza cercada de alguns cuidados mais, marchará desassombrada para os altos destinos que a esperão, e poderá com força redobrada concorrer para o desenvolvimento das novas grandes fontes de riqueza: a lavoura e o commercio.

Os grandes vencimentos que se havião creado para os altos empregados, só podião, a meu ver, ser conservados, se esta estrada tivesse attingido o grão de prosperidade a que chegão certas especulações mercantis. Muito longe d'ahi entretanto estava a estrada de ferro de D. Pedro II.

Vê-se que não erão muito para admirar tais salarios em outros tempos: começavamos a emprehender a construcção de caminhos de ferro; era industria inteiramente nova n'este solo. De taes obras não havia aqui quem entendesse, ou, ao menos, era mui limitado o numero dos entendidos.

Força era, pois, mandar vir de fóra quem nos as construisse; e esses que assim deixavão os seus commodos, seu clima, seus ares, seus amigos, suas mais caras affeições, por uma terra que não conhecião, que pouco interesse tinhão em conhecer, não virião, depois de velhos, alguns, aprender nova lingua, viver entre um povo inteiramente estranho e soffrer as consequencias de uma temperatura a que não estavão afeitos, sem ponderosos incentivos, sem avultadas compensações. Por pouco não farão tão ingente sacrificio.

Era por conseguinte necessario pagar-lhes bem, para que abandonando todos esses encantos da patria, se atirassem a regiões de que nem mesmo podião ter noticias favoraveis: — quem viaja e quem lê, sabe em que conceito somos tidos fóra d'aqui, e as exagerações que correm a respeito da nossa terra e de seus filhos.

Assim procedendo fizemos, pois, o que faria qualquer outro paiz que em igualdade de circumstancias quizesse construir estradas de ferro.

Mas os tempos corrião, já havia progresso feito, já podiamos por nós emprehender e realisar alguma cousa n'este sentido, não subsistião com igual imperio os motivos que nos obrigárão a pagar tão caro ao estrangeiro a aprendizagem: parecen-me chegado o momento de tirar algum resultado da escola pratica creada no paiz, e das lições que tinhamos recebido.

As diminuições nos vencimentos de muitos empregados, que propuz e forão aceitas, a extincção de cargos inuteis, o não preenchimento de outros que me parecerão dispensaveis, a reducção e organisação do pessoal encarregado da conservação da linha e edificios, e empregado nas officinas, etc.; a fiscalisação severa nas compras de artigos de consumo, e nos pedidos de fornecimento para os differentes serviços; a attenção especial que dei a muitos outros objectos, são outros tantos actos que explicarão as economias realisadas n'estes ultimos tempos.

Quanto aos actuaes salarios dos empregados, direi que se não podem ser considerados como liberaes, são comtudo sufficientemente remunerativos dos serviços, aliás bons, por elles prestados.

Reconhecendo as difficuldades que me cercavão, vendo que a reducção de ordenados é por sua natureza cousa antipathica, não hesitei entretanto um só momento em apre-

sentar a idéa, considerando sempre o interesse da causa publica acima das affeições e das conveniencias pessoaes.

Assim possa eu ver o progresso d'esta empreza, concorrer com o meu fraco contingente para a sua prosperidade, e ter ainda a ventura de conhece-la tão rendosa e com o serviço tão crescido, que haja razão para se elevarem de novo os vencimentos, que, ardua tarefa, me coube reduzir para melhorar-lhe o estado presente e dar-lhe maior garantia de desenvolvimento futuro.

O alcance de tal medida foi maior do que pareceu: seus effeitos não serão só circumscriptos á estrada de ferro de D. Pedro II.

Reduzir taes despezas foi alargar os horisontes das emprezas da mesma especie, que já possuimos, e das que posteriormente venhão a existir.

E esse ponto que parecia um erro administrativo a quem não o sabia apreciar, foi realmente uma grande medida economica. O caracter multiplo da reducção e seus effeitos foi circumstancia que passou desapercebida a quem só a encarou pela mais apparente de suas faces.

Por outro lado o paiz não comportando taes despezas, parecia-me naturalmente indicado o momento de restringir um pouco a generosidade administrativa que absorvia tão grande parte do producto da empreza.

Como estavão as cousas a administração era em extremo cara para os recursos da cousa administrada. Os funccionarios, os altos especialmente, tinhão todos pingues salarios, ao passo que a posição financeira da estrada era, como é sabido, bem precaria, e toda cheia de difficuldades e embaraços.

Havia-se formado no paiz, e fóra d'elle, pessoal habilitado para os serviços mais importantes d'esta especie; mas o que viamos no meio d'isto; era que crescião as remunerações, quando a offerta alargava o seu campo. Havia fructos que se não colhião, produzidos pela escola. E a empreza continuava depois de tantos annos como se ainda estivesse em seus passos incipientes e incertos: considerada sempre como nos seus primeiros tempos.

Já era grande o numero dos iniciados, e o mysterio continuava. Querião a todo o transe considerar para sempre como especial, e fóra do alcance commum, um serviço que o tempo já havia inscripto no circulo dos serviços ordinarios.

Existia o facto; não o querião reconhecer. Deixou enfim de ser novidade e partilha só d'aquelles que por bom dinheiro nos vinhão d'outras terras, ou de algum que tivesse aqui aprendido um pouco á nossa custa, recebendo para isso bem generosos vencimentos.

A reducção teve ainda além de outras uma vantagem collateral, que não escapará sem duvida ao observador que pelos factos em apparencia mais insignificantes, julga, sem errar muito, do estado de um povo: — fez desapparecer, aniquilou mais um d'esses signaes pelos quaes se poderia inferir que estavamos em um nivel de adiantamento inferior ao em que realmente nos achamos. D'essa baixa resultou elevação do paiz á seus proprios olhos; porquanto salarios tão elevados não sendo admissiveis senão nos extremos da escala social, e não podendo nós em consciencia aspirar a que nos collocassem no mais alto, deviamos logicamente ser julgados no infimo degráo d'essa escala, posição da qual felizmente já estamos um pouco longe.

Confrontação entre as despezas da conservação da linha, no 2° semestre de 1865 e no 1° de 1866.

Despendeu-se na 1ª divisão:	
No 2° semestre de 1865	71:027$505 (1)
„ 1° „ de 1866	44:889$724 27
Differença para menos no 1° semestre de 1866	26:137$781
Parte comprehendida entre a Bifurcação e o Rodeio:	
2° semestre de 1865	52:290$377
1° „ de 1866	32:672$537
Differença para menos n'este semestre	19:617$840
Entre Rodeio e Vassouras:	
2° semestre de 1865	42:034$479
Entre Rodeio e Desengano:	
1° semestre de 1866	31:633$455
Differença para menos no 1° semestre de 1866	10:401$024

Estas economias que aqui apparecem, são devidas á rigorosa fiscalisação das despezas, á diminuição de pessoal, e á melhor distribuição do serviço. Mais avultadas serião se a reducção feita e a nova organisação, etc., tivessem sido postas em pratica desde o começo do semestre. Os exames, porém, indispensaveis antes de proceder aos córtes, a necessidade de bem estudar o modo como devia ser organisado o pessoal incumbido da conservação, e a applicação de algumas outras medidas, exigião naturalmente algum tempo. A esses estudos consagrei grande attenção, e os fructos produzidos por essa nova ordem de cousas forão colhidos nos tres ultimos mezes do semestre sobre que estou relatando.

Notas.

Custeio da estrada nos mezes d'Abril, Maio e Junho de 1865	260:907$487
Idem „ „ „ „ „ 1866	193:504$731
	67:402$756

O custeio kilometrico n'este trimestre foi de..... 1:465$945
o que dá para a media mensal do custeio..... 488$648

As despezas do custeio no 1.° semestre do corrente anno, tomando como base, as do 2.° trimestre do mesmo periodo, importarião em ..... 387:009$462
No semestre correspondente de 1865 a despeza foi de ..... 543:746$053
Economia realisada em 1866 n'esta hypothese ..... 156:736$591

Entrando com o custeio real, que nos primeiros mezes do trimestre foi muito elevado, por não estar feita a reducção, e em vigor outras medidas administrativas; temos ainda uma differença de mais de 121:000$000 a favor d'este semestre.

(1) Não está incluida a despeza feita na Ponte de S. Pedro na importancia de. . . . . 13:808$592
(2) . . . . . 19:024$615

Se a renda d'estes tres mezes — Abril, Maio e Junho, fosse sómente em media de 132:000$000, que é menor do que a minima renda mensal no periodo correspondente do anno proximo findo, teriamos n'este trimestre a mesma relação da despeza para a receita, que já se havia obtido para os primeiros tres mezes d'este anno, isto é, 48,8 %, resultado excellente, e isto partindo da peior hypothese que era licito introduzir no calculo.

Admittindo ainda que durante o primeiro semestre o custeio oscillasse para a extensão actualmente em trafego, em torno de 65:000$000 mensaes, hypothese igualmente muito aceitavel; e entrando em calculo com uma renda media mensal de 132:000$000, menor do que a minima no periodo correspendente de 1865, teriamos ainda 49 %; argumento poderoso contra os incredulos da boa gestão da empreza por conta do Estado.

No 2.º semestre d'este anno, admittindo como media mensal 70:000$000, e a mesma renda do periodo correspondente de 1865, isto é, 960:000$000, arredondando para menos, ter-se-ha — 44 %.

Tal será a relação approximada da despeza para a receita do trafego na segunda parte do anno de 1866.

Darei uma ultima relação para o 3.º trimestre d'este anno:

São conhecidas as receitas da estrada nos mezes de Julho, Agosto e Setembro, estando simplesmente sujeita á verificação a de Setembro. Conhecem-se os algarismos das despezas de Julho e Agosto, faltando sómente a de Setembro proximo findo, para a qual adoptarei a media dos mezes de Julho e Agosto. Com estes elementos onde ha quasi suppressão do hypothetico, a relação é de

40 %

Tal algarismo dá por si a medida dos esforços da administração, e dispensa qualquer commentario.

Para elle tenho a honra de chamar a attenção esclarecida de V. Exª.

Deus guarde a V. Exª.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas. Dignissimo Ministro e Secretario d'Estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O Director,

Bento José Ribeiro Sabragy.

Acompanhão os seguintes appensos:

N.º 1.—Balanço da estrada em 30 de Junho de 1866.
N.º 2.—Conta de lucros e perdas no 1º semestre de 1866.
N.º 3.—Renda e despeza do trafego „ „ „
N.º 4.—Mappa do serviço feito nas 39 milhas da 3ª secção, até 30 de Junho de 1866.
N.º 5.—Contratos.
N.º 6.—Producto dos viajantes no 1º semestre de 1866.
N.º 7.—Movimento dos „ „ 1º „ „
N.º 8.—Recapitulação do movimento e receita „ „
N.º 9.—Demonstração do trafego por mez; „ „
N.º 10.—Trafego do Ramal de Macacos.
N.º 11.—Quadro relativo aos viajantes da Serra.
N.º 12.—Idem „ „ dos suburbios.
N.º 13.—Idem „ „ da Serra e suburbios.
N.º 14.—Relação do pessoal.

N. 1:

Balanço da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1866.

ACTIVO.

Ministerio do Imperio			11$440
Ministerio da Agricultura			2$688
Ministerio da Guerra			13:070$425
Ministerio da Justiça			2:526$043
Ministerio da Marinha			59$552
Governo da Provincia, até o semestre passado		74:869$576	
Garantia de juros do 2° semestre de 1865 e 1° semestre de 1866	299:449$793		
Transportes diversos, etc. n'este semestre	2:139$044	301:588$837	376:458$413
Emprestimo á Provincia (juros)			25:301$367
Emprezarios do Ramal			4:806$125
Antonio Tavares Guerra Filho			4:030$490
Fairbairn Engineering Company £ 196—15—9			1:749$222
Thesouro Nacional			15:532$103
Renda a cobrar			3:216$510
Renda a arrecadar			4:260$000
Apolices (7)			7:000$000
Proprios diversos			269:045$517
Deposito			112:007$343
Officinas			363:578$313
Material encommendado			1,026:059$472
Carvão			18:137$990
Coke			41:293$947
Trem rodante			1,048:701$012
Instrumentos			6:842$761
Utensilios			17:132$032
Machinas Edmonson			6:351$954
Mobilia			19:812$620
Caixa			13:873$171
Ramal de Macacos			56:878$169
Linha Provisoria			172.389$602
Custo da Estrada, a saber:			
1.ª Secção		5,731:839$313	
2.ª Secção, até o semestre passado	11,928:526$028		
Serviço de Jacob Humbird	56:502$630		
Material telegraphico	12:44[illegible]$100		
Trilhos e material diverso	49:632$700		
Cercas e indemnisações	394$000	12,017:504$458	
3.ª Secção, até o semestre passado	2,247:845$346		
Serviço de Angelo Thomaz do Amaral	30:522$470		
Idem P. A. Souza Coutinho	15:874$319		
Idem Desenfant e Comp.ª	24:718$500		
Idem Reymer & Weaver, na ponte da Boa Vista	7:530$000		
Estrada de rodagem da Parahyba a Entre-Rios	6:055$000		
Obras diversas em pontes, etc.	21:841$690		
Cercas	3:433$400		
Material diverso	36:690$276	2,394:511$001	20:143:854$772
Casa das machinas na Barra do Parahy			26:582$533
Armazem de Saturnino			21:000$000
Estações			1.458:406$307
Administração Central, até o semestre passado		487:502$632	
Idem, idem, n'este semestre		12:502$950	500:095$582
Explorações e estudos, até o semestre passado		975:564$226	
Idem, idem, n'este semestre		33:268$497	1.008:832$723
Rs.			26.788:900$208

PASSIVO.

Estrada de Ferro de D. Pedro II c/ de capital		25,090:870$284	
Saldo da c/ de lucros e perdas no semestre passado	404:383$996		
Idem, idem, n'este semestre	678:671$957	1,083:055$953	26,173:926$237
Caução dos empreiteiros, até o semestre passado		503:161$036	
Deduzindo por pagamentos n'este semestre		81:981$714	
		421:179$322	
Caução de Angelo Thomaz do Amaral		6:321$704	
Idem, idem Jacob Humbird		5:650$263	
Idem, idem Desenfant e Comp.ª		3:137$000	
Idem, idem Bernachot Sobrinho		1:402$267	
Idem, idem Reymer & Weaver		1:129$500	
		438:880$056	
Juros vencidos		12:955$263	451:835$319
Credores diversos			25:310$287
Knowles & Foster £ 857,13,11			7:623$961
Charles Pecher & Fils frs. 8191,65			3:276$656
Letras a pagar			776$450
Pedro Alvares de Souza Coutinho			14:874$319
Pagamentos em suspenso			14:803$268
Vendas em leilão			99$820
Valores depositados			96:364$891
Rs.			26,788:900$208

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1866. — *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

N. 2.

Demonstração da conta de lucros e perdas da estrada de ferro de D. Pedro II, no 1.º semestre de 1866.

RECEITA.

Rendimento da Estrada, a saber:		
Passagens	242:745$400	
Fretes	568:963$342	
Armazenagem	381$940	
Multas	232$570	
Telegrapho	1:872$082	814:195$334
Rendimento do Ramal, a saber:		
Passagens	1:989$792	
Fretes	2:802$509	
Telegrapho	9$888	4:802$189
Renda de predios e terrenos:		
Liquido arrecadado		4:767$263
Renda eventual:		
Producto da venda de objectos inuteis		1:826$500
Indemnisações:		
Recebidas dos responsaveis pelas reclamações		618$960
Knowles & Foster:		
Indemnisação de fretes		753$631
Fairbain, E. & C.:		
Por differença de cambios		4:652$002
Credores diversos:		
Abatimento em contas		8$000
Governo da Provincia do Rio de Janeiro:		
Pela garantia de juros de 2 % do capital empregado no 2.º semestre de 1865, deduzidos 2 % da renda liquida respectiva	146:791$998	
Idem, idem no 1.º semestre de 1866, idem	152:657$795	299:449$793
Rs.		1.130:516$672

DESPEZA.

Custeio da Estrada, a saber:		
Trafego e estações	145:369$569	
Reparos e conservação	134:882$499	
Administração do trafego	25:518$353	
Officinas	59:067$019	
Combustivel	57:851$816	422:689$256
Custeio do Ramal, a saber:		
Trafego e estações	3:154$602	
Reparos e conservação	2:287$277	
Administração do trafego	219$395	
Officinas	692$385	
Combustivel	728$909	7:082$568
Juros. — Saldo d'esta conta		16:216$226
Reclamações. — Por extravios e avarias		132$596
Administração central:		
Por 20 64 das despezas n'este semestre correspondentes á extensão da linha em trafego		5:724$060
Saldo n'este semestre, a saber:		
Rendimento liquido	379:222$164	
Garantia do governo da provincia	299:449$793	678:671$957
		1.130:516$672

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1866.—*José Torquato de Faria*, guarda-livros.

N. 3.

Demonstração da renda e despeza do trafego da estrada de ferro de D. Pedro II no semestre de Janeiro a Junho de 1866.

RENDA.			DESPEZA.		
Rendimento da estrada em Janeiro . .	143:528$287		Custeio da estrada em Janeiro . . .	81:346$029	
,, ,, Fevereiro.	176:103$296		,, ,, Fevereiro . .	73:396$123	
,, ,, Março . .	161:614$743		,, ,, Março. . . .	74:442$373	
,, ,, Abril . .	98:852$337		,, ,, Abril	67:368$815	
,, ,, Maio. . .	132:322$645		,, ,, Maio	65:828$569	
,, ,, Junho . .	101:774$026	814:195$334	,, ,, Junho. . . .	60:307$347	422:689$256
,, do Ramal ,, Janeiro. .	759$655		,, do Ramal em Janeiro . . .	1:232$562	
,, ,, Fevereiro.	597$009		,, ,, Fevereiro . .	1:079$211	
,, ,, Março . .	557$004		,, ,, Março. . . .	1;254$394	
,, ,, Abril. . .	1:372$877		,, ,, Abril	1:264$712	
,, ,, Maio. . .	896$317		,, ,, Maio	1:119$311	
,, ,, Junho . .	619$327	4:802$189	,, ,, Junho. . . .	1:132$378	7:082$568
					429:771$824
			Saldo a favor da renda. . . .		389:225$699
		818.997$523			818:997$523

DESENVOLVIMENTO.

RENDA.			DESPEZA.	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTALIDADE.
Passagens.	244:735$192		Trafego e estações. .	130:135$053	18;389$118	148:524$171
Fretes	571:765$851		Reparos e conservação	116:515$948	20:653$828	137:169$776
Armazenagem.	381$940		Administração do trafego.	17:619$310	8:118$438	25:737$748
Multas	232$570		Officinas	25:195$345	34:564$059	59:759$404
Telegrapho	1:881$970		Combustivel.		58:580$725	58;580$725
		818:997$523		289:465$650	140:306$168	429:771$824

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1866.—*José Torquato de Faria*, guarda-livros.

N. 4.

MAPPA da totalidade do serviço feito nas 39 milhas da 3.ª secção da estrada de ferro de D. Pedro II, até 30 de Junho de 1866.

NATUREZA DO SERVIÇO.	Jardas cubicas orçadas.	Jardas cubicas feitas até 31 de Dezembro de 1865.	Jardas cubicas feitas no semestre de Janeiro a Junho de 1866.	TOTAL.						
Excavação em terra	1,503,988	1,022,691	19,157	1,041,848	Custo até 31 de Dezembro de 1865..	1,566:768$020	Custo do semestre de Janeiro a Junho de 1866..	25:601$580	Custo até 30 de Junho de 1866.....	1,592:370$200
" pedra	196,400	109,621		109,621						
" tuneis	5,810	4,475		4,475						
Alvenaria de bocirros	5,905	4,879, 5		4,879, 5	Deducção...	221:371$352	Deducção...	2:560$158	Deducção...	223:931$510
" muralhas		1,262	119	1,381						
" pontes	6,148	7,152, 6	103, 27	7,255, 33	Saldo....	1,345:397$268	Saldo....	23:041$422	Saldo liquido	1,368:438$090
Capello de cantaria	381									
Calçamento		5,832, 5	17	5,849, 5						
Cal para alvenaria		5,327		5,327						
Cimento para alvenaria		3,573	25, 36	3,598, 36						
Revestimento de taludes e tuneis	11,020	594		594						
Enchimento de vãos com argamassa e pedra		291		291						
Superficie lavrada a escopro e martello		13,244 (*)	3,715, 77	16,959, 77						

(*) Pés quadrados.

Rio de Janeiro, 17 de Agosto de 1866.—*Manoel Coelho da Rocha*, caixa.

N. 5.

Convenção feita entre a directoria da estrada de ferro de D. Pedro II e o Sr. Dr. Gunning para estabelecer-se uma parada dos trens da Serra na divisão 13 da 2.ª secção.

1.

O Sr. Dr. Gunning compromette-se a fazer e conservar á sua custa uma plataforma para embarque e desembarque de passageiros no logar e conforme as indicações exigidas pela administração.

2.

A parada terá logar todas as vezes que se apresentar ao agente da côrte ou do Rodeio o Sr. Dr. Gunning ou pessoa por elle autorisada com quatro bilhetes de 1.ª classe pelo menos da côrte para o Rodeio ou vice-versa, declarando áquelles agentes que desembarcão ou embarcão no logar da parada quatro passageiros de 1.ª classe pelo menos.

3.

Qualquer volume de bagagem, a não ser os que acompanhão os passageiros e que possão facilmente ser conduzidos, não será despachado para o ponto de parada ou d'ahi para a côrte. O trem demorar-se-ha na parada o tempo strictamente necessario para embarque e desembarque dos passageiros.

4.

A' chegada do trem na "parada" devem achar-se na plataforma todas as pessoas que tiverem de embarcar.

5.

Os bilhetes emittidos para esta parada serão os mesmos que da côrte para o Rodeio ou vice-versa, com a differença que terão no verso, escripto e assignado pelos agentes da côrte e Rodeio a nota — Parada na Serra.

6.

Se os passageiros que tiverem comprado bilhetes para a parada não embarcarem ou desembarcarem ahi, mas sim na estação do Rodeio, não serão esses bilhetes considerados no numero dos quatro de que trata o § 2.º, e n'este caso o Sr. Dr. Gunning obriga-se a pagar o que faltar para prefazer a importancia correspondente aquelle numero minimo.

7.

A disposição do artigo anterior não será applicada sómente quando por uma circumstancia qualquer os passageiros que comprárão bilhetes para a parada deixarem de embarcar, n'esse caso o Sr. Dr. Gunning apresentará os bilhetes que faltarem para prefazer o numero de passageiros de que trata o § 2.°

8.

O não cumprimento por parte do Sr. Dr. Gunning das disposições da presente convenção dará logar á sua annullação e á suppressão immediata da parada.

9.

A administração reserva-se o direito de supprimir a "parada" se a experiencia mostrar que da sua continuação podem resultar inconvenientes e embaraços á boa ordem e regularidade do serviço.

Para clareza é esta convenção escripta pelo secretario Manoel Coelho da Rocha, e assignada por ambas as partes.

Directoria da estrada de ferro de D. Pedro II, em 1 de Março de 1866. (Assignados) *Bento José Ribeiro Sobragy.* — *R. A. Gunning.* — Está conforme. — *Augusto de Castro*, secretario.

Contracto entre partes. — A estrada de ferro de D. Pedro II, representada pelo seu director o Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, autorisado por aviso n.° 41 do ministerio da agricultura, commercio e obras publicas do 1.° do corrente, e o Sr. Robert M. Baillie, emprezario.

1.

A estrada de ferro adjudica ao dito Robert M. Baillie a erecção da superstructura de ferro da ponte sobre o rio Paraiyba, no logar denominado — Paraiso —, recebendo elle os materiaes que entrão na construcção da ponte no estado em que forem entregues pelos contratadores que fornecerem taes materiaes, e fazendo toda a obra necessaria para completar a ponte, prompta para receber as vigas dos trilhos, inclusive qualquer trabalho de cantaria que fôr necessario para assentar as sapatas de ferro fundido (*bed platts*) e collocar o corrimão junto ás pilastras (*dies*); tambem assentará o corrimão se o engenheiro assim mandar; n'este ultimo caso as almofadas de madeira precisas por baixo das columnas de ferro fundido, serão fornecidas pela estrada de ferro, furadas e moldadas promptas para isso.

2.

Toda a obra acima será feita da melhor maneira de conformidade com os planos fornecidos e as instrucções recebidas de tempos a tempos do engenheiro, sendo a todo o tempo sujeita á sua approvação a maneira de proceder com a obra.

3.

A estrada de ferro fornecerá todos os materiaes que entrarem na construcção da ponte permanente de ferro, e que fizerem parte d'ella, quando estiver acabada. E uma vez os materiaes entregues ao emprezario elle será responsavel por elles e ficará sujeito a pagar qualquer perda que possa haver, tanto antes como durante a erecção, excepto no caso em que o engenheiro decida que a perda foi causada por circumstancias que elle não podia evitar, e que constituão um caso de força maior.

4.

O emprezario fornecerá tôda a ferramenta, apparelhos, carvão etc., assim como toda a madeira para andaimes, sendo-lhe, porém, consentido que faça uso da existente ponte provisoria, do modo que fôr approvado pelo engenheiro e que não interrompa a sua segurança nem o seu uso pela estrada de ferro, ficando elle responsavel por qualquer perda ou damno que aconteça por causa das suas operações.

5.

O emprezario terá passagem gratis de segunda classe para si e um dos seus empregados designados por elle, e transporte tambem gratis para sua ferramenta, apparelhos e carvão.

6.

A obra incluida n'este contrato será começada logo que o material para as traves do vão grande sejão entregues perto do, ou no logar da ponte, e toda a obra, excepto o corrimão, deve ser concluida em cinco mezes d'aquella data, sob pena de uma multa de 100$000 por cada semana de demora.

7.

O preço que será pago pela erecção completa da ponte será á razão de 45$000 por cada tonelada de material de ferro que entre na sua construcção.

8.

Os pagamentos serão feitos mensalmente durante o progresso da obra por um certificado do engenheiro que diga que o emprezario tem feito serviço valendo ao menos 2:000$000.

Deduzir-se-ha 15 % de cada um d'esses pagamentos mensaes para serem reservados como caução até á conclusão e aceitação da obra.

Fica tambem entendido e concordado que a obra contratada será a todo o tempo proseguida com uma força adequada na opinião do engenheiro para a sua conclusão dentro do tempo especificado, e se em qualquer tempo o dito emprezario se descuidar de adiantar a obra com força sufficiente na opinião do engenheiro, ou se recusar a dar-lhe o andamento devido a juizo do engenheiro, este em tal caso, ou outro agente que elle designar póde emprehender o engajamento de trabalhadores, officiaes e contra-mestres que na opinião do dito engenheiro sejão precisos para acabar a obra dentro do prazo acima mencionado, pelos jornaes que julgar necessario ou util estipular, e pagará a todas as pessoas assim empregadas, debitando a quantia assim paga ao emprezario como se fôra outro tanto dinheiro pago pelas obras que contratou.

O director poderá, procedendo informação do engenheiro ácerca da escusa de proseguir a obra com os meios necessarios, falta do cumprimento das instrucções recebidas do engenheiro a respeito da maneira de construir, ou qualquer outra omissão, ou descuido d'estas especificações, por parte do emprezario, declarar nullo este contrato, o que exonerará a directoria da estrada de ferro de D. Pedro II de todas e quaesquer obrigações e onus a que este contrato der origem, como se tal contrato nunca houvesse sido celebrado, podendo a porcentagem de reserva acima mencionada ser retida para sempre pela dita estrada de ferro.

Assigna este contrato o Sr. William Perrin como fiador de sua execução e do pagamento das multas n'elle impostas, elevando-se esta fiança até á quantia de 1:000$000.

Em fé do que se lavrou o presente contrato em tres vias pelo secretario Manoel Coelho da Rocha, que o assigna conjunctamente com o director e emprezario, ficando um exemplar em poder de cada uma das partes contratantes, e outro será remettido á secretaria de estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas.

Secretaria da estrada de ferro de D. Pedro II, em 7 de Março de 1866. — Assignados, *Bento José Ribeiro Sobragy*. — *Robert M. Baillie*. — Como fiador, *William Perrin*. — *Manoel Coelho da Rocha*. — Está conforme. — *Augusto de Castro*, secretario.

Contrato entre partes. — A estrada de ferro de D. Pedro II, representada por seu director o Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, e a Exm. Sra. baroneza de Entre-Rios, representada por seu procurador o Sr. Dr. Francisco Januario da Gama Cerqueira.

1.

A Exma. baroneza de Entre-Rios obriga-se a mandar construir em sua fazenda de Cantagallo por sobre o leito da via ferrea, na parte em que corta o pateo anterior, o viaducto de alvenaria e tambem o aqueducto ou bicame de madeira provisorio e definitivo, inclusive a mudança do rego, tudo de conformidade com os planos recebidos da direcção da mesma via ferrea, e assignados pelas partes contratantes, cujos planos com as notas n'elles contidas constituem especificações d'este contrato.

2.

A emprezaria começará a construcção do viaducto-aqueducto dentro de oito dias depois que o emprezario do córte tiver aberto o mesmo e retirado sua gente, de maneira que deixe desembaraçado o terreno para a emprezaria, que terá o direito de usar do leito da estrada de ferro para transporte das pedras.

3.

A obra deverá ter tal adiantamento que, em um periodo que não exceda quatro mezes a contar do seu começo, possa estar o arco fechado e o simples removido, se fôr necessario, para dar passagem á locomotiva, ficando entendido que, se os trilhos chegarem ao viaducto-aqueducto antes de sua inteira conclusão, o assentamento dos trilhos e todos os outros trabalhos serão conduzidos de maneira que não interrompão ou embaracem o serviço da emprezaria, e tudo deve ficar concluido em seis mezes.

4.

A emprezaria sujeita-se a uma multa de 200$000 por cada mez que exceder aos seis mezes que se lhe concedem para a total conclusão da obra.

5.

No caso de encontrar-se na excavação do córte pedra que sirva para a construcção, o respectivo empreiteiro a depositará perto das extremidades do córte, e a emprezaria poderá servir-se d'ella sem ter de pagar por isso cousa alguma.

6.

Quando se concluir a obra, e esta for aceita pelo engenheiro da estrada de ferro, a direcção pagará a somma de 5:500$000, valor total do viaducto-aqueducto e rego provisorio, incluindo o custo da conservação do primeiro por um anno, que a emprezaria tambem se obriga a fazer.

Em fé do que lavrou o presente contrato, em tres vias, o secretario caixa Manoel Coelho da Rocha, que o assigna conjunctamente com o director e emprezaria, ficando um exemplar em poder de cada uma das partes contratantes, e o outro será remettido á secretaria de estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas.

Secretaria da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de Maio de 1866.—(Assignados), *Bento José Ribeiro Sobragy.—Manoel Coelho da Rocha.*

Additamento em tempo.

O bicame provisorio de madeira deverá ficar prompto até o primeiro dia do mez de Agosto proximo futuro, sob pena de 200$000 de multa por cada mez de demora.—(Assignados), *Bento José Ribeiro Sobragy.* — Por procuração da Exma. baroneza de Entre-Rios, *Francisco Januario da Gama Cerqueira.* — Está conforme.—*Augusto de Castro*, secretario.

Contrato entre partes.—A estrada de ferro de D. Pedro II, representada pelo seu director o Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, e o Sr. João Pinto Corrêa, emprezario.

A estrada de ferro adjudica ao Sr. João Pinto Corrêa a construcção do edificio da estação que se tem de collocar á margem da estrada de ferro, no logar denominado Ulá, com as seguintes condições:

1.

A construcção executará fielmente os desenhos, e cumprirá as especificações que são n'esta data assignadas por ambas as partes, e ficão em poder da administração da estrada de ferro, obrigando-se esta a fornecer ao emprezario cópias das ditas especificações e desenhos.

2.

A estrada de ferro dará passagem de segunda classe gratis ao emprezario, e a um seu preposto que designará.

3.

A obra estará concluida até 15 d'Outubro d'este anno, sob pena de 100$000 de multa por cada mez de demora.

4.

A estrada de ferro pagará por toda a obra 16:000$000, em tres pagamentos, a saber: Quando se achar o edificio completamente coberto e existirem no logar as madeiras para toda a obra, 7:000$000; concluida, com excepção do asphalto, 7:000$000, e afinal 2:000$000.

Assigna este contrato o Sr. Antonio José Barbosa como fiador de sua execução e do pagamento das multas n'elle impostas.

Em fé do que lavrou-se o presente em tres vias pelo secretario caixa Manoel Coelho da Rocha, que assigna conjunctamente com o director e emprezario, ficando um exemplar em poder de cada uma das partes contratantes, e o outro será remettido á secretaria de estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas.

Secretaria da estrada de ferro de D. Pedro II, em 11 de Junho de 1866. — (Assignado) *Bento José Ribeiro Sobragy.* — Como fiador, *Antonio José Barbosa.* — *João Pinto Corrêa.* — *Manoel Coelho da Rocha.* — Está conforme. — *Augusto de Castro*, secretario.

N. 8.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

RECAPITULAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITAS NO 1.º SEMESTRE DE 1866.

	Viajantes. Classes. 1.ª	2.ª	3.ª	Total.	Producto.	Bagagens. Q	U	Producto.	Animaes. N.º	Producto.	Carros. N.º	Producto.
Tronco-Central.												
Leste	11.068	10.110	61.676	82.854	107.639$536	13.627	30	91.478$101	617	2.507$562	13	219$510
S. Francisco Xavier	1.420	444	4.416	2.426	1.079$000	...	...	...	...	...	...	...
Engenho Novo	159	1.310	8.193	10.661	2.265$010	...	...	...	...	...	...	...
Cascadura	2.912	2.872	23.375	30.159	3.316$140	6.207	16	530$870	30	320$640	...	...
Sampaio	712	955	5.851	7.518	10.261$560	7.257	...	1.765$250	151	1.095$160	...	...
Meriti-Belhemonha	1.564	1.000	5.297	6.509	6.239$576	1.564	1	389$310	177	1.568$178	...	...
Maxambomba	172	612	2.116	3.313	1.520$511	1.639	...	301$010	98	105$970	...	...
Belem	684	812	2.753	3.597	7.188$061	1.187	3	455$000	251	1.115$776	2	153$000
Belmonte	1	...	31	32	515$000	...	...	...	...	...	...	...
Macacos	224	334	1.347	1.913	1.379$326	...	10	2.783$180	93	3.535$000	1	125$000
Bemfica	185	149	2.235	2.569	7.284$140	660	21	364$164	113	2.769$700	...	...
Sant'Anna	311	305	1.618	2.235	9.968$196	342	29	2.188$378	19	1.819$000	...	205$000
Barra	546	605	1.555	2.705	6.351$819	353	30	1.165$140	41	835$020	...	...
Vargem	1.615	2.303	6.211	10.160	29.852$816	2.673	1	2.155$364	338	1.531$528	3	174$000
Cascatinha	304	121	597	1.024	2.017$200	253	6	1.788$140	13	299$200	...	...
Desengano	1.148	1.148	3.217	5.513	17.672$110	2.376	16	1.920$520	17	390$375	3	535$000
Total geral	27.057	25.359	148.066	200.482	211.735$192	12.792	12	21.168$516	2.391	6.181$528	23	3285$000
No 1.º semestre de 1865	28.510	27.175	124.115	179.830	209.258$678	38.999	28	20.090$092	2.110	6.189$856	...	...
Differença em 1866 para mais	...	...	23.951	20.652	2.476$514	3.792	16	1.078$186	281	291$672	...	...
Differença em 1866 para menos	1.513	1.816	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	Mercadorias. Importação. Diversos. Q	U	Alimenticios. Q	U	Sal. Q	U	Total. Q	U	Palmos. Cubicos.	Lineares.	Producto.	Exportação. Café. Q	U	Diversos. Q	U	Alimenticios. Q	U	Total. Q	U	Palmos. Cubicos.	Lineares.	Producto.	Total. Peso. Q	U	Medida. Pal. cubicos.	Pal. lineares.	Producto.	Multas. Producto.	Armazenagens. Producto.	Telegrapho. N.º de telegrammas.	N.º de palavras.	Producto.	Total dos productos.
Tronco-Central.																																	
Leste	334.261	23	311.153	27	153.970	21	800.089	8	82.871	111.033	191.8158365	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	800.089	8	82.871	111.033	191.8158365	1178860	1.095$210	231	5.939	3618$710	211.6411195
S. Francisco Xavier	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.079$000
Engenho Novo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.265$010
Cascadura	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3.316$140
Sampaio	1.013	12	58	12	...	...	1.071	24	102	...	168$810	3.050	8	835	...	99	...	4.004	8	192	...	1.448$250	5.076	...	921	...	2.129$060	...	...	...	...	...	10.261$560
Meriti-Belhemonha	91	...	10	...	...	...	51	...	36	...	128$270	2.026	14	16.930	12	2.542	...	51.088	26	2.852	...	3.020$520	51.139	26	2.888	...	3.105$460	17	188	508$000	11	110	6.239$576
Maxambomba	71	...	80	...	...	...	151	...	71	...	25$155	2.865	...	11.604	2	5.221	16	21.670	18	23.796	5	1.610$170	22.736	18	21.870	8	1.635$040	1	...	15$000	1	10	1.520$511
Belem	418	...	5.912	8	...	...	6.330	8	418	...	3.120$970	7.181	16	5.351	23	10.164	29	22.696	30	11.[illegible]	17.551	9.254$140	31.850	1	11.554	17.551	9.254$140	26	645	537$000	15	150	7.188$061
Belmonte	837	11	11.919	21	...	...	12.756	32	837	11	3.119$250	7.684	23	3.086	9	10.311	16	21.119	16	15.181	...	9.619$310	33.875	11	17.028	7.551	9.619$310	29	231	292$000	11	110	515$000
Macacos	3.516	...	2.418	16	...	...	5.934	16	3.438	16	1.858$510	8.196	...	1.728	24	7.152	37	17.076	61	17.358	769	3.275$140	20.921	23	20.876	721	4.033$190	149$000	1.831$000	21	164	253$010	12.173$944
Bemfica	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.783$180
Sant'Anna	3.235	1	2.881	...	...	...	6.116	1	2.558	...	1.018$010	8.828	8	8.812	29	11.775	22	28.206	67	1.250	7	5.066$500	31.751	31	6.800	7	6.066$500	...	...	...	...	...	2.188$378
Barra	6.055	31	2.418	8	...	...	8.473	39	5.418	1.161	1.100$510	39.730	8	2.411	12	5.333	19	47.476	40	52.016	1.657	12.996$080	51.042	9	57.181	2.761	11.096$080	253$000	15$120	21	187	850$000	22.235$020
Vargem	192	11	2.095	6.796	...	...	2.287	6.796	2.186	6.796	152$000	21.605	11	2.095	6.796	247	28	24.196	20	110	...	6.953$000	...	...	9.656	1.796	7.109$000	58$000	1.970	16	320	347$000	11.156$064
Cascatinha	1.049	26	1.187	...	...	...	2.236	26	1.187	...	259$000	30.917	21	716	26	2.091	21	33.726	13	608	261	16.617$000	34.296	7	1.297	261	16.620$000	...	...	21	231	1.115$000	23.238$512
Desengano	1.792	10	172	...	...	...	1.964	10	172	...	1.265$000	115.909	15	51.925	21	41.660	30	209.558	4	9.140	2.501	161.750$000	510.530	15	2.962	2.501	162.515$000	1.265$370	114	2.595	3138$170	157.549$108
Total geral	353.868	12	315.078	...	153.970	24	856.917	6	111.607	120.316	201.7798865	257.206	9	115.051	8	118.410	28	1.191.669	15	126.095	52.655	211.[illegible]	2.048.586	17	237.749	172.821	213.1561315	2.195$570	3815$910	591	11.307	18.819$570	415.2975415
No 1.º semestre de 1865	326.772	10	261.525	14	131.571	6	723.871	30	81.302	101.218	169.6789560	1.251.073	11	112.337	17	96.031	15	1.463.441	14	69.182	18.751	139.1168620	2.186.746	12	193.185	119.959	168.8178256	1.525$000	1.905$000	...	...	1.860$000	415.8395662
Differença em 1866 para mais	313.096	2	80.552	18	21.996	18	433.045	6	30.305	19.098	31.9078299	...	...	33.613	24	22.379	13	...	...	112.912	33.701	...	...	...	151.564	52.862	...	80.570	...	...	...	784$910	...
Differença em 1866 para menos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	317.768	6	...	...	...	...	271.775	1	...	...	97.2198810	138.159	15	...	...	65.1125511	...	10.5750	...	...	...	27.5361109

Rio de Janeiro, 18 de Agosto de 1866. — *Antonio Augusto Monteiro de Barros*, Inspector Geral do trafego.

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1866. — O Contador, *Antonio José Frech*.

N. 9.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Demonstração do trafego por mez no 1º semestre de 1866.

	PASSAGENS.		BAGAGENS.			ANIMAES.		CARROS.		MERCADORIAS.								Multas.	Armazenags.	Telegrapho.	TOTAL.
	Numero.	Producto.	1ª	2ª	Producto.	Numero	Producto.	Numero.	Producto.	Cafe.		Diversos.		Total.		Palmos cubicos.	Palmos lineares.	Producto.	Producto.	Producto.	
Janeiro	36.813	1:915$826	8.251	23	1:051$614	135	1:271$520	1	69$100	141.213	21	210.769	25	351.982	24	36.831 8	20.134	97:626$629	...	46$930	473$100	111:287$012
Fevereiro	31.039	38:811$312	6.781	22	3:042$322	352	1:018$800	3	65$300	286.820	6	197.013	27	483.873	1	12.617	23.511	172:791$139	22$500	36$120	231$500	176:700$305
Março	33.749	11:835$088	6.812	16	2:537$836	561	1:095$290	1	65$100	218.893	....	191.512	6	410.405	6	51.552	21.611	115:110$173	91$460	48$160	369$120	162:171$147
Abril	31.249	38:936$051	6.123	23	3:093$272	342	831$168	1	12$000	83.759	5	148.137	11	231.896	16	12.810	30.808	56:191$090	65$510	192$060	303$850	100:225$211
Maio	31.207	39:812$016	7.079	27	3:321$570	461	1:120$188	6	87$600	125.601	22	211.793	22	337.395	12	59.391	11.390	88:158$518	30$000	13$20	293$000	133:918$962
Junho	31.125	39:354$016	7.637	23	3:195$933	153	1:101$160	5	50$200	68.010	10	162.022	13	230.032	23	51.497	20.074	58:297$873	20$000	63$550	311$600	109:393$353
Total no semestre	200.152	211:535$192	42.792	12	21:168$578	2.304	6:181$228	23	339$300	923.307	9	1.121.279	8	2.018.586	97	287.763	172.831	513:176$743	237$570	381$910	1:881$970	818:997$522

Rio de Janeiro, 17 de Agosto de 1866 — *Antonio Augusto Monteiro de Barros*, Inspector Geral

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1866. — O Contador, *Antonio José Trench*

N. 10.

Estrada de ferro de D. Pedro II.

Trafego do Ramal de Macacos em ambas as direcções, no 1.º Semestre de 1866.

	VIAJANTES.								BAGAGENS.			ANIMAES.		MERCADORIAS.					Telegrapho.	Total dos productos.
	1.ª CLASSE.		2.ª CLASSE.		3.ª CLASSE.		TOTAL.													
	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Numero.	Palmos cubicos.	Palmos cubicos.	Producto.		
Janeiro	93	535700	110	788180	337	1915520	540	3239700	173		135980	21	165320	10.128	27	204		3736519	95136	7538635
Fevereiro	90	725900	119	855218	317	1218200	526	2818118	95	19	95380	14	78810	7.511	22	3.213		2978911	8227	5975009
Março	70	635900	110	1005400	405	1455368	615	3095168	151	1	138120	23	165480	5.791	17	917	7	2175210	5726	5378001
Abril	106	955400	137	955610	467	1685120	710	3625160	132	7	175740	11	335880	22.398	9	1.318		9555910	35177	13728877
Maio	92	825110	104	728720	536	1928600	729	3175760	198	28	218860	21	98120	11.038	27	1.998		5159030	23182	8966317
Junho	116	1035110	88	645761	475	1695632	679	3335836	191	11	235700	21	115080	6.398	17	611		2115856	19133	6195327
	1.537	4995680	693	4975672	2.767	9918140	4.012	19889792	942	5	1005260	141	957720	73.037	21	8.261	7	26015329	95883	48015189

Rio de Janeiro, 17 de Agosto de 1866.—*Antonio Augusto Monteiro de Barros*, Inspector Geral do trafego.

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1866.—O Contador, *Antonio José Trench*

N: 6.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

PRODUCTO DOS VIAJANTES NO 1.º SEMESTRE DE 1866.

DESIGNAÇÃO.	Corte.				S. Christovão.				S. Francisco Xavier.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte					125$000	16$400	71$600	213$000	210$000	112$000	1:175$000	1:537$000
S. Christovão	316$200	81$000	72$000	469$200					150$000	72$000	87$000	309$000
S. Francisco Xavier	280$500	306$000	1:194$000	2:281$500	72$000		75$000	147$000				
Engenho Novo	1:245$500	1:172$000	1:388$000	7:805$500	124$000	62$000	152$000	338$000	25$000	8$400	156$000	189$400
Cascadura	2:811$258	994$884	6:018$431	9:824$573	318$000	154$400	250$000	722$400	55$000	172$800	125$000	352$800
Sapopemba	811$416	1:022$976	2:931$221	4:765$613	103$000	64$800	186$400	354$200	25$800	14$800	300$800	341$400
Machambomba	1:464$188	1:016$000	3:852$800	6:332$988		18$000	403$000	421$000		115$000	655$000	792$000
Queimados	730$200	612$000	1:805$201	3:257$201	61$200	55$400	42$400	159$000			42$000	42$000
Belem	1:295$929	1:567$400	2:566$801	5:430$011		33$600	193$400	227$000		315$400	328$800	644$200
Biforcação		12$000	24$000	36$000								
Macacos	991$008	551$976	1:692$416	3:235$400			63$400	63$400			12$000	12$000
Rodeio	1:695$600	1:171$372	2:198$296	5:364$268		93$600	198$800	292$400			23$600	23$600
Mendes	887$136	695$400	1:397$880	2:980$416	30$000			30$000				
S. Anna	1:296$240	1:017$400	1:872$052	4:185$692		115$000	272$000	387$000		24$000	24$000	48$000
Barra	7:059$636	9:003$476	9:290$400	25:353$512	86$400	295$600	395$000	757$000	63$000		153$000	216$000
Ypiranga	1:005$360	418$400	391$400	1:815$160								
Vassouras	4:864$400	2:612$400	3:703$400	11:180$200			52$200	52$200			54$400	54$400
Desengano	3:075$892	4:130$272	5:265$936	12:472$100			108$400	108$400			63$000	63$000
TOTAL	32:126$528	27:199$616	49:665$036	108:991$180	431$200	177$520	1:118$720	1:727$440	257$600	588$000	1:514$720	2:281$320

DESIGNAÇÃO.	Eugenio Novo.				Cascadura.				Sapopemba.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	2:390$300	1:415$600	4:485$400	8:291$300	1:814$368	925$456	5:410$880	8:210$701	801$792	4:056$168	2:887$350	7:745$310
S. Christovão	715$200	61$600	295$000	312$000	120$000	83$200	485$600	700$800	128$100	83$100	308$800	520$000
S. Francisco Xavier	55$000	55$000	27$000	137$000	43$400	17$400	133$400	193$800		18$400	86$400	104$800
Engenho Novo					135$310	165$610	173$910	475$830	12$000	11$400	56$400	79$800
Cascadura	105$310	31$800	190$810	326$910					58$000	95$600	616$600	770$800
Sapopemba	25$800	11$200	71$000	108$000	213$800	152$000	615$000	980$800				
Machambomba	175$000	86$000	65$000	326$000	114$400	112$800	154$000	401$200	152$800	162$800	42$000	357$600
Queimados	175$000	4$000	68$000	247$000	253$600	104$000	104$000	461$600	184$000	284$000	384$000	852$000
Belem			32$000	32$000	384$60	83$000	192$000	659$600	108$000	75$000	654$000	837$000
Biforcação			36$000	36$000					24$000		24$000	48$000
Macacos		12$800	60$000	72$800		36$000	120$000	156$000	172$800	36$000	164$400	373$200
Rodeio			138$000	138$000			276$000	276$000	216$000	78$000	554$400	848$400
Mendes			48$000	48$000			36$000	36$000	48$000		84$000	132$000
S. Anna			78$000	78$000		15$000	48$000	63$000	12$000	12$000	12$000	36$000
Barra			792$000	792$000	58$800	312$000	192$000	562$800	108$000	108$000	324$000	540$000
Ypiranga			66$000	66$000			36$000	36$000	24$000	12$000	24$000	60$000
Vassouras			132$000	132$000			72$000	72$000	108$000	108$000	324$000	540$000
Desengano			108$000	108$000			168$000	168$000	108$000	84$000	396$000	588$000
TOTAL	3:510$610	1:570$000	7:367$810	12:448$420	2:107$148	1:117$256	6:576$580	9:810$984	1:020$512	1:270$368	3:969$010	6:268$890

DESIGNAÇÃO.	Machambomba.				Queimados.				Belem.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	971$318	1:025$000	3:881$600	5:824$918	657$080	560$328	1:787$510	3:004$918	970$000	1:559$000	2:437$000	4:966$000
S. Christovão	133$560	30$000	315$000	478$560	67$120	10$888	133$520	211$520	58$120	41$920	41$520	141$560
S. Francisco Xavier		10$800	103$400	114$200			52$000	52$000		32$160	40$000	72$160
Engenho Novo	21$600	11$400	60$800	93$800	27$000	16$800	68$000	111$800			45$210	45$210
Cascadura	124$110	63$000	435$000	622$110		14$000	18$000	32$000	32$000	114$000	14$000	160$000
Sapopemba	143$000	271$000	44$100	458$100		305$000	355$000	660$000	19$000	30$000	81$000	131$000
Machambomba					57$000	284$000	305$000	646$000	19$000	35$200	61$000	115$200
Queimados	152$800	162$000	42$000	606$800					48$000	60$000	131$000	239$000
Belem	455$310	182$000	221$000	858$310								
Biforcação	108$000	284$000	384$000	776$000	133$200	65$600	321$200	519$000		5$000	5$000	10$000
Macacos	108$000	36$000	36$000	180$000			15$000	15$000				
Rodeio	173$610	108$110	89$000	370$720	183$360	38$520	54$000	275$880	102$000	190$000	212$000	504$000
S. Anna	21$600	78$000	192$000	291$600	19$440	85$400	85$400	190$240	102$000	31$000	50$000	183$000
Barra	15$000	36$000	25$000	316$000	15$000	84$000	84$000	183$000	12$000	44$000	11$000	67$000
Ypiranga		12$000	12$000	36$000	36$000	36$000	18$000	90$000		12$000	24$000	36$000
Vassouras	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	18$000	30$000	60$000	52$320	70$000	123$000	245$320
Desengano	12$000	12$000	12$000	36$000		84$000	12$000	96$000	36$000		12$000	48$000
TOTAL	1:972$018	1:439$010	3:377$400	8:011$418	1:116$220	925$520	2:615$720	4:657$460	1:488$911	1:817$601	3:366$010	6:672$522

DESIGNAÇÃO.	Biforcação.				Macacos.				Rodeio.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte					867$648	501$100	1:856$921	3:225$672	1:393$700	1:022$592	2:192$632	4:608$921
S. Christovão					102$600	173$400	675$000	1:151$000	37$800		218$400	256$200
S. Francisco Xavier						13$000	83$520	96$520			72$000	72$000
Engenho Novo						18$000	163$000	181$000	18$000		163$000	181$000
Cascadura						96$000	275$000	371$000	114$000		275$000	389$000
Sapopemba					33$600	14$000	153$600	201$200	42$000	228$000	573$000	843$000
Machambomba					17$600	17$600	92$400	127$600	42$000	42$000	127$000	211$000
Queimados					28$800	81$000	110$000	219$800	27$000	81$000	183$000	291$000
Belem					24$120	162$000	91$000	277$120	18$000	93$000	96$000	207$000
Biforcação							48$000	48$000			48$000	48$000
Macacos					17$376	15$000	103$200	135$600		15$000	15$000	30$000
Rodeio					19$136	138$720	72$000	229$856	21$000	93$000	293$000	407$000
Mendes					21$600	9$000	103$000	133$600	21$000	9$000	103$000	133$000
S. Anna					15$000	9$000	316$000	340$000	15$000	9$000	316$000	340$000
Barra					33$000	87$000	216$000	336$000	33$000	87$000	216$000	336$000
Ypiranga					12$000	12$000	24$000	48$000	12$000	12$000	24$000	48$000
Vassouras					42$336		96$552	138$888			138$888	138$888
Desengano						84$000	87$000	171$000	117$000	84$000	87$000	288$000
TOTAL	1:110$000	884$000	2:211$601	4:588$188	1:802$616	1:105$132	3:611$606	6:819$310	1:014$236	832$000	2:024$600	3:868$836

DESIGNAÇÃO.	Mendes.				Sant'Anna.				Barra.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	810$216	571$200	1:354$000	2:735$416	1:568$100	1:662$000	1:670$800	4:905$100	5:788$872	8:205$172	10:771$600	24:765$644
S. Christovão			78$000	78$000	214$200	72$000	54$000	339$200	166$500	53$000	330$000	549$500
S. Francisco Xavier							83$400	83$400	6$000	2$800	36$000	44$800
Engenho Novo			72$000	72$000		12$000	105$000	117$000	25$000	81$000	81$000	187$000
Cascadura			114$000	114$000	12$000	42$000	42$000	96$000	63$000		39$000	102$000
Sapopemba	36$000	18$000	168$000	222$000	36$000	18$000	168$000	222$000	42$000	111$000	42$000	195$000
Machambomba			48$000	48$000		12$000	48$000	60$000	39$000	66$000	387$000	492$000
Queimados	24$000	54$000	165$000	243$000	24$000	12$000	165$000	201$000	24$000	18$000	84$000	126$000
Belem		6$000	105$000	111$000		48$000	9$000	57$000	36$000	105$000	107$000	248$000
Biforcação												
Macacos		12$000		12$000		12$000		12$000	114$000	63$000	160$000	337$000
Rodeio	21$000	9$000	36$000	66$000	24$000	9$000	36$000	69$000	51$000	39$000	36$000	126$000
Mendes	12$000	6$000	36$000	54$000	12$000	6$000	36$000	54$000	36$000	72$000	221$000	329$000
S. Anna	15$000	9$000	36$000	60$000					15$000	12$000	48$000	75$000
Barra	39$000	30$000	219$000	288$000	39$000	30$000	219$000	288$000	63$000	261$000	1:047$000	1:371$000
Ypiranga					24$000	6$000	12$000	42$000	24$000	6$000	12$000	42$000
Vassouras	63$000	30$000	162$000	255$000	63$000	30$000	162$000	255$000	63$000	30$000	162$000	255$000
Desengano					24$000	12$000	168$000	204$000	108$000	54$000	396$000	558$000
TOTAL	1:000$216	737$200	2:594$000	4:331$416	2:018$300	1:978$100	2:115$600	6:112$000	6:976$472	9:196$172	13:280$600	29:453$244

DESIGNAÇÃO.	Ypiranga.				Vassouras.				Desengano.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	1:101$180	186$000	492$000	1:783$000	4:136$800	2:861$020	4:211$001	11:210$701	4:176$872	3:631$176	5:018$200	13:826$016
S. Christovão			63$600	63$600			134$400	134$400	51$100	105$600	57$000	213$700
S. Francisco Xavier							102$000	102$000			133$920	133$920
Engenho Novo					6$000	6$000	153$000	165$000	7$500		92$400	99$900
Cascadura			64$800	64$800			193$200	193$200			16$000	16$000
Sapopemba			55$000	55$000	42$000	11$000	112$000	165$000	28$000	25$000	61$000	114$000
Machambomba			172$000	172$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	14$000	12$000	38$000
Queimados	12$000	11$000	12$000	35$000	12$000	12$000	12$000	36$000	30$000	10$000	12$000	52$000
Belem	12$000	6$000	12$000	30$000	12$000	12$000	12$000	36$000	39$000	21$000	63$000	123$000
Biforcação												
Macacos			15$000	15$000		9$000	12$000	21$000	15$000	12$000	24$000	51$000
Rodeio		6$000	12$000	18$000	12$000	12$000	12$000	36$000	15$000	21$000	57$000	93$000
Mendes			12$000	12$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
S. Anna			12$000	12$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
Barra	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
Ypiranga					12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
Vassouras	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
Desengano	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000	12$000	12$000	12$000	36$000
TOTAL	1:269$180	309$000	1:035$600	2:611$780	4:365$800	3:169$020	5:187$601	12:622$420	5:050$972	4:105$776	7:309$920	16:466$668

DESIGNAÇÃO.	Ida e volta.			Total geral.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.							
Corte	1:916$000	1:636$000	2:552$000	30:077$180	24:511$976	50:610$148	105:199$304
S. Christovão				3:195$560	1:164$480	2:313$000	6:672$040
S. Francisco Xavier				857$920	555$120	1:314$000	2:727$040
Engenho Novo				2:881$250	1:172$710	3:172$710	7:226$670
Cascadura				7:111$111	4:938$111	10:711$111	22:760$333
Sapopemba				4:116$520	4:270$016	3:705$216	8:292$752
Machambomba				1:109$000	1:139$120	2:155$000	4:403$120
Queimados				1:504$200	1:166$000	1:746$101	4:416$301
Belem				3:514$750	2:075$241	3:311$000	8:900$991
Biforcação				32$000	12$000	24$000	68$000
Macacos				1:714$336	884$120	2:301$600	4:900$056
Rodeio				1:605$116	1:055$720	3:444$520	6:105$356
Mendes				1:170$016	1:192$200	3:594$000	6:056$216
S. Anna				2:705$300	10:004$600	11:308$400	24:018$300
Barra				10:140$000	11:910$000	24:192$000	46:242$000
Ypiranga				1:555$172	1:146$000	1:746$172	4:447$344
Vassouras				5:879$336	5:091$336	6:750$480	17:721$156
Desengano	1:916$000	1:644$000	3:560$000	24:211$828	20:814$148	116:504$196	161:530$172

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1866.—O contador, *Antonio José Tranch.*

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

MOVIMENTO DOS VIAJANTES NO 1.º SEMESTRE DE 1866.

DESIGNAÇÃO.	Corte.				S. Christovão.				S. Francisco Xavier.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	.....	42	967	1.001	250	41	371	662	480	1.107	5.873	7.460
S. Christovão	631	.....	.....	631	.....	.....	27	27	2	18	137	157
S. Francisco Xavier	111	1.285	7.191	8.587	4	15	78	97	1	12	24	37
Engenho Novo	3.831	2.793	21.810	28.434	25	15	216	256	5	11	274	291
Cascadura	2.108	1.090	13.210	16.428	31	17	558	606	2	1	68	71
Sapopemba	509	804	1.631	6.021	72	19	307	418	.....	7	65	72
Machambomba	211	508	3.831	4.550	.....	9	103	112	.....	.....	9	9
Queimados	253	225	1.387	1.865	21	2	31	54	.....	.....	2	2
Belem	311	153	1.420	2.272	.....	1	11	12	.....	9	22	31
Bifurcação	.....	1	16	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Macacos	200	127	774	1.101	.....	.....	3	3	.....	.....	.....	.....
Rodeio	301	218	1.064	1.683	.....	2	8	10	.....	.....	1	1
Mendes	150	120	531	801	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
S. Anna	306	328	671	1.305	.....	2	10	12	.....	.....	1	1
Barra	1.055	1.538	3.219	5.812	13	5	13	31	1	.....	5	6
Yperanga	112	19	163	294	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vassouras	612	391	1.031	2.126	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....
Desengano	656	650	1.517	2.823	.....	.....	3	3	.....	.....	2	2
TOTAL	12.170	10.609	63.116	85.895	417	173	1.941	2.531	491	1.155	6.511	8.160

DESIGNAÇÃO.	Engenho Novo.				Cascadura.				Sapopemba.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	3.238	2.806	22.126	28.170	1.801	1.017	11.831	14.653	559	847	4.541	5.930
S. Christovão	113	151	1.019	1.316	418	96	1.017	1.291	89	65	916	1.070
S. Francisco Xavier	11	13	136	160	12	19	333	364	7	3	17	20
Engenho Novo	.....	.....	.....	.....	12	32	664	708	1	12	196	210
Cascadura	5	11	274	291	18	.....	.....	.....	16	23	301	340
Sapopemba	2	13	163	178	47	36	318	391	.....	.....	.....	.....
Machambomba	15	6	78	99	18	11	71	100	17	21	72	110
Queimados	10	2	57	69	1	5	10	16	10	18	18	56
Belem	.....	.....	21	21	1	3	11	18	4	3	58	65
Bifurcação	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	6	7
Macacos	3	3	21	27	.....	1	61	62	.....	1	12	13
Rodeio	.....	.....	6	6	.....	.....	13	13	2	.....	29	31
Mendes	.....	.....	2	2	.....	.....	1	1	.....	.....	4	4
S. Anna	.....	.....	3	3	1	.....	2	3	.....	1	3	4
Barra	1	.....	28	29	.....	1	7	11	.....	.....	15	20
Yperanga	.....	.....	2	2	1	.....	.....	1	.....	.....	1	1
Vassouras	.....	.....	1	1	1	.....	.....	1	1	1	5	7
Desengano	1	.....	11	12	3	3	5	5	3	3	8	14
TOTAL	3.939	3.011	21.748	31.731	2.086	1.220	14.383	17.689	704	982	6.268	7.953

DESIGNAÇÃO.	Machambomba.				Queimados.				Belem.				Bifurcação.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.																
Corte	470	513	3.888	4.771	218	286	1.311	1.815	256	393	1.403	2.046	.....	.....	.....	.....
S. Christovão	6	10	543	561	22	4	35	61	15	12	24	51	.....	.....	.....	.....
S. Francisco Xavier	.....	5	103	108	.....	.....	5	5	.....	1	28	29	.....	.....	.....	.....
Engenho Novo	12	9	86	107	10	9	54	69	.....	.....	29	29	.....	.....	.....	.....
Cascadura	9	5	73	87	.....	4	14	18	1	1	10	12	.....	.....	.....	.....
Sapopemba	11	23	111	163	17	21	69	107	1	3	65	69	5	.....	4	9
Machambomba	.....	.....	.....	.....	61	35	225	321	11	22	81	114	.....	.....	.....	.....
Queimados	23	36	231	313	.....	.....	.....	.....	54	76	325	454	.....	.....	.....	.....
Belem	6	23	97	126	18	82	304	118	.....	.....	.....	.....	1	1	1	3
Bifurcação	.....	.....	1	1	.....	.....	3	3	.....	.....	3	3	.....	.....	.....	.....
Macacos	6	1	20	30	2	22	73	109	42	113	196	376	.....	.....	.....	.....
Rodeio	7	25	86	119	8	39	85	131	16	25	131	172	.....	.....	.....	.....
Mendes	1	1	11	13	5	8	10	18	.....	2	11	13	.....	.....	.....	.....
S. Anna	.....	3	11	14	1	1	8	10	.....	1	8	10	.....	.....	.....	.....
Barra	1	23	69	93	5	5	50	60	22	23	131	176	.....	.....	.....	.....
Yperanga	.....	.....	3	3	.....	2	6	8	1	.....	10	11	.....	.....	.....	.....
Vassouras	6	9	22	37	3	3	25	31	1	.....	24	31	.....	.....	.....	.....
Desengano	.....	3	27	30	10	5	27	42	1	4	31	36	.....	1	1	2
TOTAL	571	698	5.890	6.659	180	149	2.340	1.679	121	721	2.503	3.015	5	1	6	12

DESIGNAÇÃO.	Macacos.				Rodeio.				Mendes.				Sant'Anna.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.																
Corte	179	115	852	1.146	238	216	1.078	1.532	137	110	521	768	218	300	601	1.119
S. Christovão	8	4	31	43	7	.....	9	16	.....	.....	3	3	31	13	19	63
S. Francisco Xavier	.....	3	1	4	.....	.....	3	3	.....	.....	3	3	.....	.....	3	3
Engenho Novo	.....	1	21	22	1	.....	7	8	.....	.....	6	6	.....	1	5	6
Cascadura	3	7	76	86	3	.....	13	16	.....	.....	3	3	.....	.....	13	13
Sapopemba	1	3	27	31	3	6	29	38	6	1	7	8	6	2	7	15
Machambomba	6	7	75	88	6	21	82	109	.....	.....	4	4	.....	3	11	17
Queimados	11	17	98	129	11	37	130	178	3	2	12	17	1	4	10	15
Belem	26	171	201	398	12	25	138	175	2	.....	6	8	.....	2	8	10
Bifurcação	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Macacos	9	2	8	21	8	1	13	22	.....	.....	1	1	.....	1	1	2
Rodeio	.....	.....	.....	.....	33	16	86	135	33	12	97	112	2	9	61	72
Mendes	.....	.....	3	3	4	9	69	82	.....	.....	.....	.....	2	19	134	156
S. Anna	21	86	78	125	10	60	308	180	31	21	135	188	10	161	547	718
Barra	.....	.....	.....	.....	17	3	21	41	12	12	52	91	12	12	52	91
Yperanga	1	.....	5	6	7	18	72	97	26	27	89	153	21	16	61	100
Vassouras	.....	.....	10	10	13	23	114	216	7	23	135	165	31	38	69	139
Desengano	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TOTAL	265	361	1.450	2.076	136	110	2.227	3.103	297	316	1.635	2.248	523	589	1.684	2.796

DESIGNAÇÃO.	Barra.				Ypiranga.				Vassouras.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.												
Corte	871	1.101	3.621	5.893	136	30	155	341	284	418	1.231	2.933
S. Christovão	25	1	11	37	.....	.....	2	2	.....	.....	1	1
S. Francisco Xavier	1	1	10	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	3
Engenho Novo	6	2	22	30	.....	.....	2	2	.....	.....	6	6
Cascadura	2	.....	13	15	.....	.....	3	3	.....	1	2	3
Sapopemba	5	3	37	45	1	2	.....	3	.....	4	4	8
Machambomba	8	15	176	199	.....	2	.....	2	2	7	11	20
Queimados	7	5	16	28	.....	1	.....	1	2	7	28	37
Belem	36	38	148	222	1	.....	5	6	1	6	31	41
Bifurcação	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Macacos	29	19	60	108	.....	1	16	17	11	18	71	105
Rodeio	31	71	395	497	.....	.....	34	34	27	33	77	137
Mendes	13	30	565	608	13	2	36	51	26	31	50	107
S. Anna	128	201	499	828	13	4	16	33	116	109	159	384
Barra	.....	.....	.....	.....	12	26	169	207	10	4	87	131
Yperanga	45	11	198	254	31	8	78	117	215	191	520	924
Vassouras	135	138	192	565	39	15	111	165	.....	.....	.....	.....
Desengano	116	117	688	921	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TOTAL	1.518	2.175	6.921	10.614	304	121	632	1.059	1.024	896	2.656	4.576

DESIGNAÇÃO.	Desengano.				Em recreio, passagem de ida e volta (a)			Total geral.			
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	Total.	1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.
Procedencia.											
Corte	510	536	1.622	2.668	366	366	732	11.068	10.110	61.476	82.654
S. Christovão	7	2	28	37	.....	.....	.....	1.132	141	2.216	3.489
S. Francisco Xavier	1	.....	4	5	.....	.....	.....	199	1.400	8.194	10.093
Engenho Novo	1	.....	6	7	.....	.....	.....	3.912	2.872	21.357	30.145
Cascadura	4	1	20	25	.....	.....	.....	2.106	1.203	13.191	16.500
Sapopemba	.....	2	4	6	.....	.....	.....	775	925	5.831	7.531
Machambomba	1	2	11	14	.....	.....	.....	666	690	5.472	6.329
Queimados	12	3	20	35	.....	.....	.....	171	142	2.132	2.445
Belem	8	3	31	41	.....	.....	.....	849	862	2.561	3.267
Bifurcação	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	31	33
Macacos	3	3	13	19	.....	.....	.....	222	231	1.247	1.700
Rodeio	47	31	185	263	.....	.....	.....	185	189	2.357	2.731
Mendes	8	20	160	188	.....	.....	.....	316	306	1.648	2.268
S. Anna	36	59	61	156	.....	2	2	516	665	1.553	2.734
Barra	111	110	656	878	.....	.....	.....	1.612	2.303	6.514	10.429
Ypiranga	35	11	113	159	.....	.....	.....	304	121	537	1.062
Vassouras	225	221	416	862	.....	.....	.....	1.124	896	2.392	4.412
Desengano	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.118	1.138	3.215	5.571
TOTAL	1.067	1.022	3.382	5.526	366	368	734	27.027	25.339	149.066	200.432

OBSERVAÇÕES.

(a) As passagens de recreio são:

	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	TOTAL.
Da Côrte ao Rodeio	86	34	120
„ „ Sant'Anna	10	.....	10
„ „ Barra	98	126	224
„ „ Vassouras	44	14	58
„ „ Desengano	128	192	320
Da Barra ao Côrte	.....	2	2
	366	368	734

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1866. — O contador, *Antonio José French*.

N. 11.

Estrada de ferro de D. Pedro II.

1.º SEMESTRE DE 1866.

Numero, producto e percurso dos viajantes dos trens da serra.

CLASSES.	Total dos viajantes.	Quantos %.	PRODUCTOS.		PERCURSOS.		PRODUCTOS.	
			Total.	Quantos %.	Total em kilometros.	Medio por viajante.	Medio por viajante.	Medio por viajante e kilometro.
1.ª classe. . .	11,909	16,40	56:780$020	29,32	kil. 923.141,6	77,51	4$767	61
2.ª classe. . .	12,936	17,82	52:214$124	26.96	961.594,1	74,33	4$036	54
3.ª classe. . .	47,764	65,78	84:667$868	43,72	3.013.657,2	63,09	1$770	28
	72,609	100	193:662$012	100	4.898.392,9	67,46	2$667	39

Rio, 18 de agosto de 1866.—*Antonio Augusto Monteiro de Barros*, inspector geral do trafego.

N. 12.

Estrada de ferro de D. Pedro II.

1.º SEMÉSTRE DE 1866.

Numero, producto e percurso dos viajantes dos suburbios.

CLASSES.	Numero total dos viajantes.	Quantos %.	PRODUCTOS.		PERCURSOS.		PRODUCTOS.	
			Total.	Quantos %.	Total em kilometros.	Medio por viajante.	Medio por viajante.	Medio por viajante e kilometro.
					kls.			
1.ª classe . . .	15,118	11,82	11:431$248	22,38	165098,8	10,93	756	69
2.ª classe . . .	12,423	9,71	7:808$304	15,29	135699,6	10,92	628	57
3.ª classe . . .	100,302	78,47	31:833$628	62,33	1120518,4	11,17	317	28
	127,843	100	51:073$180	100	1421316,8	11,11	399	35

Rio, 18 Agosto de 1866.—*Antonio Augusto Monteiro de Barros*, inspector geral do trafego.

N: 13.

Estrada de ferro de D. Pedro II.

1.º SEMESTRE DE 1866.

Numero, producto e percurso de todos os viajantes.

CLASSES.	Total dos viajantes.	Quantos %.	PRODUCTO.		PERCURSO.		PRODUCTOS.	
			Total.	Quantos °/o.	Total kilometrico dos viajantes.	Medio por viajante.	Medio por viajante.	Medio por viajante e por kilometro.
					kls.			
1.ª classe . . .	27,027	13,48	68:211$268	27,87	1088240,4	40,26	2$525	62
2.ª classe . . .	25,359	12,65	60:022$428	24,52	1097293,7	43,27	2$366	54
3.ª classe . . .	148,066	73,87	116:501$496	47,61	4134175,6	27,92	$786	28
	200,452	100	244:735$192	100	6319709,7	31,52	1$220	38

Rio, 18 de Agosto de 1866.—*Antonio Augusto Monteiro de Barros*.. inspector geral do trafego.

N. 14.

RELAÇÃO

DO

pessoal da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Cargos.	Nomes.	Vencim. diario.	Vencimento annual.
	DIRECTORIA.		
Director	Dr. Bento José Ribeiro Sobragy		9:000$000
	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL.		
Secretario	Dr. Augusto de Castro		2:400$000
Caixa	Manoel Coelho da Rocha		3:000$000
Guarda-Livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Comprador	Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:800$000
Escripturario	José Galdino de Castro		1:000$000
,,	José Timotheo da Costa		1:200$000
	ARMAZEM DO DEPOSITO.		
Almoxarife	José Francisco de Macedo		2:600$000
Fiel	Francisco José Pinto Monteiro		1:600$000
Despachante encarregado das descargas	Miguel Antonio Dias		1:200$000
	INSPECTORIA DO TRAFEGO.		
Inspector geral	Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros		8:400$000
Secretario. Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes		2:200$000
Chefe de contabilidade	Antonio José Trench		3:600$000
Escripturarios da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
	Bento Ferreira Soares		1:200$000
,, da inspectoria.	João Baptista Pereira d'Almeida	3$000	
Impressor de bilhetes	Manoel de Souza Monteiro	1$600	
	OFFICINAS.		
Chefe de tracção	Dr. Gustavo do Rego Macedo		4:800$000
,, de officinas	Augusto Fievet		3:600$000
Escripturario	Diogo José Leite Guimarães Junior		1:200$000
Armazenista	Antonio José de Lima e Camàra		1:440$000
Ajudante de dito	Francisco de Paula Bandeira	2$500	
Apontador	Jesuino Alvares da Silva	3$700	
Machinistas de 1.ª classe	Antonio Joaquim Fernandes		2:400$000
,,	Antonio Sellmam		2:400$000
,,	Thiago da Costa		2:400$000
,,	Gustavo Bion		2:400$000
,,	Jean Pierre Laurent		2:400$000

Cargos.	Nomes.	Vencim. diario.	Vencimento annual.
Machin. de 2.ª classe.	José d'Oliveira Braga		1:800$000
,,	José Gilbert Sellman		1:800$000
,,	Cesar Vaz Pinto		1:800$000
,,	José Ferreira		1:800$000
Ditos de 3.ª classe	Manoel José Antunes Lisboa		1:440$000
,,	Pompeu José da Costa		1:440$000
,,	Pedro da Cunha Vasconcellos		1:440$000
Foguistas de 1.ª classe	Nicoláo Bauza	2$700	
,,	Francisco Barbosa	2$700	
,,	Antonio Alves Pereira	2$700	
,,	João Francisco	2$700	
,,	José Maria Ferreira	2$700	
,,	José Gomes Barreto	2$700	
Ditos de 2.ª classe	Antonio José Rodrigues	2$500	
,,	Manoel Rodrigues Villela	2$500	
,,	Placido Ferreira da Silva	2$500	
,,	Joaquim Teixeira Pluto	2$500	
,,	Pedro Garcia	2$500	
,,	Faustino José d'Azevedo	2$500	
,,	Antonio de Castro	2$500	
,,	Martinho José dos Santos	2$500	
,,	Henrique Vieira	2$500	
,,	Antonio Gonçalves	2$500	
Fogista da machina fixa	Antonio Joaquim dos Santos	3$000	
Dito da noite	José Alves Pedreira	3$500	
Ajustador	1	5$500	
,,	3	5$000	
,,	1	4$500	
,,	2	4$000	
Aprendizes de dito	2	500	
Torneiro	1	4$500	
,,	2	4$000	
,,	1	1$600	
Aprendiz	1	500	
Pintor	1	3$500	
Estufador	1	3$000	
Carpinteiro	1	5$000	
,,	2	3$500	
,,	2	3$000	
,,	1	2$800	
,,	1	2$500	
Caldeireiro de cobre	1	2$500	
Aprendiz	1	500	
Caldeireiro de ferro	1	3$500	
Dito, dito	1	2$000	
Ferreiro	1	5$000	
Ditos	2	3$500	
Malhadores	3	2$200	
,,	3	2$000	
Guardas	2	2$000	
Feitor	1	3$000	
Concertador de carros	1	2$000	
Ditos de ditos	3	1$800	
Servente	1	1$600	
Trabalhadores	14	1$600	

Cargos.	Nomes.	Vencim. diario.	Vencimento annual.
Feitor	1 (na estação central)	3$000	
Ajudante	1 (na „ „)	1$800	
Feitor	1 (na „ da Barra)	2$500	
Ajudante	1 (na „ „)	1$600	
	TELEGRAPHO.		
Chefe	Felippe de Barros Vasconcellos		3:600$000
Telegraphista de 1.ª classe	Joaquim Candido d'Oliveira		1:200$000
Telegraphista	Carlos Daniel de Souza Queiroz	3$000	
„	José Patricio Pires	3$000	
„	João Francisco dos Anjos	3$000	
„	Joaquim Antonio Raposo	3$000	
„	João Bernardes de Mattos Junior	2$000	
„	Joaquim Carlos da Silva Pinto	2$000	
„	Luiz José Rangel	2$000	
„	Miguel Antonio Fragoso	2$000	
„	Antonio Joaquim da Silva	2$000	
„	João José Nunes	2$000	
	ESTAÇÕES.		
	Da Côrte.		
Agente	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		3:000$000
Ajudante	Juvenal José d'Oliveira Braga		2:200$000
Fiel	João Agostinho da Silva Rocha		2:400$000
„	José Soares Pinto		2:200$000
Escripturario	João Aurelio Ortegal Barbosa		1:200$000
„	Agostinho Polidoro Xavier Pragana		1:200$000
„	Daniel Rooke		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
„	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
„	Carlos d'Assis d'Azeredo Coutinho	2$400	
„	João Vaz Guedes	2$400	
„	José Bonifacio Rogerio	2$400	
„	João Alves Jorge	2$400	
Despachante de bagagem	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
Bilheteiro	João Cancio de Pontes	3$320	
„	Antonio José de Barros	3$000	
Praticante	Pedro Thomaz Carceller	2$000	
„	Antonio Timotheo da Costa	2$000	
„	Antonio Angelo Pedroso Filho	2$000	
„	Thomaz Henrique dos Santos Pires	1$600	
„	Sebastião Vieira de Souza	1$600	
Chefe de trem	Alberto José da Cunha		1:800$000
„	José Bernardes da Silva		1:800$000
„	Carlos Augusto Barbosa		1:800$000
„	João Antonio Alves Conti		1:800$000
Ajudante de dito	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
„	José Pereira dos Santos	3$000	
„	Augusto Camello	3$000	
„	Mariano d'Oliveira Guimarães	3$000	
„	Carlos Vargas dos Santos Coutinho	3$000	

Cargos.	Nomes.	Vencim. diario.	Vencimento annual.
Ajud. do chefe do trem	Jacintho Mascarenhas dos Santos Silva	3$000	
,,	Joaquim Mariano Alves de Moura	3$000	
,,	José Carlos de Mendonça Paes Leme	3$000	
,,	Gregorio Ribeiro da Silva	3$000	
	1 Feitor de manobras	2$500	
	10 Limpadores de carros	1$500	
	1 ,, ,,	1$600	
	1 ,, ,,	1$000	
	1 Feitor de armazem	2$400	
	1 Guarda ,,	1$800	
	3 ,, da estação	2$000	
	1 ,, ,,	2$800	
	1 ,, cancella em S. Christovão, encarregado da venda dos bilhetes	3$000	
	1 ,, dito dito	2$000	
	1 ,, dito dito	1$600	
	2 ,, rondantes	2$000	
	1 ,, chave	2$000	
	2 ,, ,,	1$800	
	18 Trabalhadores	1$700	
	11 Guarda freios	1$700	
	1 Servente	1$500	
	1 ,,	1$000	
	1 Pedestre		480$000
	3 Bagageiros	1$800	
	Engenho-Novo.		
Agente	Domingos Carolino de Carvalho		1:800$000
Conf. telegrafista	Hermano de Vasconcellos Bittencourt		1:200$000
	1 Guarda em S. Francisco Xavier	2$000	
	2 ,, chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Cascadura.		
Agente	José Agostinho Barbosa		1:800$000
Conf. telegraphista	Joaquim Ferreira Fraga		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		1:800$000
Conf. telegrafista	Edmundo Monteiro Peixoto		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Machambomba.		
Agente	Jeronimo Candido de Moura		1:800$000
Conf. telegraphista	Henrique Ayres Pimenta		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	

Cargos.	Nomes.	Vencim. diario.	Vencimento annual.
	Queimados.		
Agente	Henrique Lagden		1:800$000
Conf. telegraphista	Vicente Antonio d'Oliveira		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Belem.		
Agente	Laurenio Augusto d'Oliveira Mattos		2:200$000
Fiel	João Maria Lemos do Lago		1:400$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	4 Trabalhadores	1$500	
	4 Guarda-freios	1$700	
	Macacos.		
Agente	José Augusto de Barros		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Rodeio.		
Agente	José Manoel Ratton		1:800$000
Praticante	Ramiro Ouriques Jacques	2$000	
	4 Guarda-freios	1$700	
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Mendes.		
Agente	Joaquim Gonçalves d'Andrade		1:800$000
Conf. telegraphista	João Maria de Lacerda		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Sant'Anna.		
Agente	Manoel Marques Perdigão		1:800$000
Conf. telegrafista	Albino dos Santos Pereira		1:200$000
	2 Guarda-chaves	1$600	
	2 Trabalhadores	1$500	
	Barra.		
Agente	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Ajudante			1:500$000
Fiel	Augusto Soares de Meirelles		1:500$000
Praticante	Pedro Affonso Alves Conti	2$000	
	1 Feitor de manobras	2$500	
	7 Guarda-freios	1$700	
	2 Guarda-chaves	1$600	
	1 Guarda de armazem	1$600	
	1 Guarda de estação	1$600	
	11 Trabalhadores	1$500	